Rapport sur la tarification en assurance automobile 1991

L'Inspecteur général des institutions financières

Québec

RAPPORT SUR LA TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE 1991

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DES
INSTITUTIONS FINANCIERES

Ce rapport a été produit par le Service de
l'actuariat de la Direction du contrôle
des assurances générales

ISBN 2-550-22925-8
ISSN 0837-7006

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec

Édité au cours du deuxième trimestre 1992
par la Direction des communications de
l'Inspecteur général des institutions financières

Gouvernement du Québec

La Ministre déléguée aux Finances

Québec, mars 1992.

Monsieur Jean-Pierre Saintonge
Président de l'Assemblée nationale
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec en 1991. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis à l'Inspecteur général des institutions financières par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile, au Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La ministre,

LOUISE ROBIC

Gouvernement
du Québec

L'Inspecteur général des institutions financières

Québec, mars 1992.

Madame Louise Robic
Ministre déléguée aux Finances
12, rue St-Louis - 1er étage
Québec (Québec)

Madame la Ministre,

Je vous transmets le treizième rapport annuel sur la tarification en assurance automobile au Québec, conformément aux dispositions de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25).

Sont consignés, dans ce rapport, les résultats de l'analyse qui a été effectuée à partir des données fournies par les assureurs sur leur expérience de sinistres et leurs tarifs en vigueur au Québec en 1991.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'inspecteur général des
institutions financières,

JEAN-MARIE BOUCHARD

TABLE DES MATIERES

PAGE

INTRODUCTION 1

CHAPITRE I: LE MARCHÉ EN 1991 3

1.1 L'environnement légal 3
1.2 Le contexte économique 5
1.3 L'offre d'assurance automobile 6
1.4 Les données recueillies 11

1.4.1 Les manuels de tarifs 11
1.4.2 Les statistiques d'expérience 12

CHAPITRE II: LE FICHIER CENTRAL DES SINISTRES AUTOMOBILES 13

CHAPITRE III: LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE EN 1991 19

3.1 Les résultats des opérations 21
3.2 Le fondement de la tarification pratiquée à la fin de 1991 . . 37

CHAPITRE IV: LES DIFFÉRENCES ENTRE LES ASSURÉS 39

4.1 L'assuré en tant qu'élément de risque 40
4.2 L'expérience de réclamations 45
4.3 L'endroit où le véhicule est utilisé 51
4.4 Le véhicule assuré 54

CONCLUSION 57

ANNEXE A: **GLOSSAIRE** 59

ANNEXE B: **LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC (AU 19 DÉCEMBRE 1991)** 61

ANNEXE C **DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION** 75

1. Les règles traditionnelles 75
2. La majorations 83
3. Les rabais 85

INTRODUCTION

L'Inspecteur général des institutions financières doit, conformément à l'article 182 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., c. A-25), analyser les manuels de tarifs ainsi que les données statistiques sur l'expérience des assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec et produire, chaque année, un rapport sur les résultats de cette analyse.

Le présent rapport sur la tarification pratiquée dans le marché privé de l'assurance automobile vise à informer le public consommateur sur les tendances et les points d'intérêt d'un secteur particulièrement important de l'économie québécoise, de même qu'à éclairer les assurés sur les pratiques des assureurs qui leur fournissent une protection.

Cette analyse trace, en premier lieu, le profil du marché dans lequel ont évolué les assureurs en 1991 en décrivant l'environnement légal, économique ainsi que l'offre d'assurance.

Le rapport fournit également des informations concernant le Fichier central des sinistres automobiles depuis son entrée en vigueur.

La rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 1991 ainsi que le fondement de la tarification pratiquée vers la fin de 1991 font également l'objet d'une analyse.

Enfin, le rapport fait le point sur la classification des risques et tente de faire ressortir les différents groupes de consommateurs qui en ont bénéficié ou non.

CHAPITRE I

1. LE MARCHÉ EN 1991

Avant d'aborder les éléments directement reliés à la tarification, il est opportun de présenter l'environnement régissant l'assurance automobile au Québec en 1991 ainsi que l'évolution de la structure du marché.

C'est ainsi que sera décrit l'environnement légal encadrant les activités en assurance automobile au Québec, le contexte économique qui a caractérisé l'année 1991 ainsi qu'un aperçu de la façon dont les assureurs se sont partagés le marché.

La dernière partie de ce chapitre traitera ensuite des manuels de tarifs et des statistiques d'expérience que les assureurs ont fournis à l'Inspecteur général des institutions financières afin qu'il puisse remplir son mandat.

1.1 L'environnement légal

Les contrats d'assurance et le commerce des assurances étant de juridiction provinciale au Canada, le Québec a donc sa propre législation en matière d'assurance automobile. Le 1er mars 1978, un nouveau régime d'assurance automobile est entré en vigueur au Québec et a eu pour effet de restructurer ce secteur de l'assurance.

La Loi sur l'assurance automobile établissait alors une différence dans le traitement des dommages corporels et matériels subis lors d'un accident impliquant un véhicule automobile ainsi que le cadre dans lequel devaient évoluer les différents intervenants.

L'indemnisation des dommages corporels causés par l'utilisation d'un véhicule automobile a ainsi été prise en charge par l'État et s'effectue sans égard à la responsabilité. C'est la Société de l'assurance automobile du Québec (S.A.A.Q.) qui est responsable de l'application de ce régime étatique.

L'indemnisation des dommages matériels, quant à elle, a été laissée aux assureurs privés qui fournissent ainsi au public la garantie d'assurance obligatoire prévue par la loi et d'autres protections facultatives. Ce secteur privé de l'assurance automobile est sous la surveillance de l'Inspecteur général des institutions financières.

Afin que l'Inspecteur général des institutions financières puisse analyser les pratiques de tarification et de classification des assureurs en assurance automobile et ensuite en informer les assurés, la loi oblige tous les assureurs faisant affaire au Québec à déposer auprès de l'Inspecteur général le manuel de tarifs qu'ils utilisent.

En créant cette obligation, le législateur a cependant choisi de laisser libre cours à la concurrence. Il a en effet laissé aux assureurs la liberté d'utiliser les critères de classification et d'établir le niveau des primes qu'ils jugent adéquats. En contrepartie, il a donné à l'Inspecteur général un droit d'analyse sur l'ensemble des pratiques de tarification des assureurs et a créé l'obligation de faire rapport annuellement des conclusions de ces analyses.

Dans ce contexte, l'Inspecteur général peut exiger des assureurs tout renseignement qu'il juge utile à l'analyse de leurs pratiques et toute justification des éléments constituant leur manuel de tarifs. Sans pouvoir obliger ou interdire directement l'utilisation de certaines pratiques de tarification, il peut, cependant, porter un jugement sur le bien-fondé du système et suggérer des améliorations.

1.2 Le contexte économique

Tout comme pour les autres secteurs d'activités, le commerce de l'assurance est influencé par toutes les variables qui affectent la société, et un assureur ne peut faire abstraction de l'environnement économique dans lequel il évolue, sans risquer d'entraver la rentabilité de ses opérations.

Depuis 1989, l'économie canadienne a connu un ralentissement économique important et la plupart des grands secteurs, tant manufacturier, qu'industriel ou financier, sans oublier les différents paliers de gouvernement, ont été durement touchés.

Malgré un repli de l'inflation et une baisse des taux d'intérêt, la reprise économique amorcée en 1991 a cependant été très anémique.

Si cette situation a été plus lente que prévu à se redresser, c'est que la baisse de productivité qui a suivi ce ralentissement, conjuguée à une faible augmentation du revenu disponible, à l'endettement élevé des consommateurs ainsi qu'à l'entrée en vigueur de la taxe fédérale sur les produits et services, le tout caractérisé par un taux de chômage élevé, n'ont pas pu stimuler les dépenses de consommation nécessaires à un accroissement de la production.

Bien que ces différents facteurs ne paraissent pas avoir un lien direct avec l'assurance, un assureur doit cependant en tenir compte en évaluant les répercussions possibles sur les différentes composantes de l'assurance, que ce soit la fréquence des sinistres ou les revenus d'investissement.

Le chapitre III aborde plus en détails comment les résultats des opérations des assureurs réagissent selon le climat économique qui prévaut.

1.3 L'offre d'assurance automobile

En 1991, 164 assureurs ont été autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec par l'Inspecteur général des institutions financières; la liste de ces assureurs apparaît à l'annexe B. Cette liste ne comprend pas les assureurs dont les activités se limitent à la réassurance.

Comme l'illustre le tableau 1.1, le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec en 1991 est demeuré stable par rapport à ce qu'il était en 1990. Malgré cette stabilité relative, onze nouveaux permis ont été délivrés alors que onze autres n'étaient pas renouvelés au cours de la même période.

TABLEAU 1.1

NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

ANNÉE	AUTORISÉS A PRATIQUER	AYANT PRATIQUÉ NOMBRE	AYANT PRATIQUÉ (%)
1985	168	132	79
1986	174	134	77
1987	176	137	78
1988	181	140	77
1989	171	135	79
1990	164	127	77
1991	164	134	82

Le tableau ci-dessus montre que 134 assureurs ont effectivement exercé une activité en 1991 comparativement à 127 en 1990, ce qui représente le pourcentage le plus élevé depuis les sept dernières années.

Le tableau 1.1 permet aussi de constater qu'il y a eu une diminution appréciable du nombre d'assureurs automobiles autorisés et ayant pratiqué au Québec entre 1988 et 1991. Cette situation est principalement attribuable à deux facteurs. Le phénomène de fusion de compagnies, constaté tant au Canada qu'à l'échelle internationale, constitue le premier de ces facteurs expliquant la baisse du nombre d'assureurs automobiles. L'autre facteur, quant à lui, n'est pas vraiment relié aux forces du marché de l'assurance. En effet, il s'agit plutôt d'une surveillance plus étroite des opérations des assureurs exercée par l'Inspecteur général des institutions financières, de sorte que la catégorie de l'assurance automobile a été enlevée lors du renouvellement du permis de certains assureurs n'ayant pas pratiqué dans cette catégorie l'année précédente.

Le tableau 1.2 ventile le nombre d'assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec selon leur charte, pour chacune des sept dernières années. Il fait également état des parts de marché accaparées par les assureurs selon leur charte en utilisant les plus récentes données à ce chapitre.

TABLEAU 1.2

VENTILATION DU NOMBRE ET DE LA PART DE MARCHÉ

DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

SELON LEUR CHARTE

	QUÉBEC		AUTRES PROVINCES		CANADA		AUTRES PAYS	
ANNÉE	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
1985	40	26	5	2	64	57	59	15
1986	48	27	6	3	66	57	54	13
1987	50	28	7	1	65	57	54	14
1988	52	30	6	1	69	57	54	12
1989	53	32	6	1	65	55	47	12
1990	51	34	7	1	61	54	45	11
1991	60	N/D	7	N/D	56	N/D	41	N/D

Le tableau 1.2 met en évidence le fait que le nombre d'assureurs à charte du Québec autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec a augmenté de neuf pour un total de soixante de 1990 à 1991 alors que le nombre d'assureurs à charte canadienne et étrangère a diminué respectivement de cinq et quatre. Cette augmentation de 18 % s'explique par le fait que huit sociétés mutuelles d'assurance générale ont maintenant un permis pour souscrire de l'assurance automobile. Il ne faut toutefois pas s'attendre à ce que cela ait un effet significatif sur la part de marché détenue par les assureurs à charte du Québec puisque ces sociétés assurent surtout des clients déjà assurés par la Société mutuelle de réassurance du Québec, une compagnie affiliée.

Les assureurs à charte du Québec ont ainsi recueilli 34 % du 1,69 milliard de dollars de primes souscrites en assurance automobile en 1990. Ce tableau permet aussi de constater que les assureurs à charte du Québec, en tant que groupe, sont les seuls à avoir augmenté leur part de marché depuis 1985, alors que les assureurs détenant une autre charte ont, dans l'ensemble, vu leur part de marché diminuer au cours de la même période.

Par ailleurs, en ajoutant aux assureurs à charte du Québec les assureurs à charte canadienne dont le siège social est au Québec, les assureurs de la province détenaient plus de 55 % du marché en 1990. Les données correspondantes des trois années antérieures étaient de 54 % en 1989, de 51 % en 1988 et de 48 % en 1987. Cette proportion est en hausse continuelle depuis 1985 et dénote l'importance de plus en plus grande de ces assureurs dans le marché. Il s'agit là d'une vue d'ensemble qui n'implique pas nécessairement que tous les assureurs ayant leur siège social au Québec accroissent leur part de marché ou que d'autres assureurs ne l'augmentent pas.

En fait, le marché reste dominé par un nombre relativement peu élevé d'assureurs. Le tableau 1.3 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs au Québec au cours des six dernières années.

TABLEAU 1.3

PART DE MARCHÉ EN POURCENTAGE DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILES

ANNÉE	NOMBRE D'ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS				
	1	3	5	10	15
1985	10	22	31	47	62
1986	11	23	31	48	62
1987	11	23	31	49	63
1988	12	24	33	50	65
1989	12	26	36	54	69
1990	12	29	39	51	71

Les données ci-dessus montrent que les quinze assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants recueillent près des trois quarts du volume de primes souscrites en assurance automobile au Québec. Cette proportion a de nouveau augmenté en 1990. Cela est principalement attribuable à la formation de nouveaux groupes d'assureurs et à leur importance de plus en plus grande. Il est prévisible que cette tendance s'accentuera au Québec et au Canada au cours des prochaines années.

L'analyse des parts de marché détenues par chaque assureur demeure toutefois moins significative que celle pour un ensemble d'assureurs. La qualité des opérations d'un assureur ne peut être jugée à partir de cette seule donnée.

Par contre, il est tout de même intéressant, à titre informatif, de jeter un regard sur les assureurs ou groupes d'assureurs parmi les quinze plus importants au niveau des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec en 1990 et présentées en ordre alphabétique au tableau 1.4. La liste des assureurs formant ces différents groupes est présentée à l'annexe B.

TABLEAU 1.4

LES 15 ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS

LES PLUS IMPORTANTS EN ASSURANCE AUTOMOBILE

Groupe ALLSTATE
Groupe AXA CANADA
Groupe DESJARDINS
Groupe ECONOMICAL
GUARDIAN DU CANADA
Groupe LA LAURENTIENNE
LLOYD'S DE LONDRES
Groupe MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES
Groupe NATIONALE-NEDERLANDEN
Groupe PROMUTUEL
Groupe PRUDENTIAL ASSURANCE
Groupe ROINS HOLDING LIMITED
Groupe UNINDAL
WAWANESA
Groupe ZURICH DU CANADA

L'examen des données sous-jacentes au tableau 1.4 révèle que, bien qu'une partie importante du marché soit détenue par un nombre relativement peu élevé d'assureurs ou groupes d'assureurs, l'importance dans le marché de plusieurs d'entre eux est toutefois relativement semblable.

Cependant, il ne faudrait pas croire que la concurrence qui s'exerce dans le marché de l'assurance automobile au Québec soit parfaite. En effet, quoique chacun des assureurs les plus importants ne détienne pas une part de marché suffisamment grande pour contrôler le marché, leur influence est toutefois très grande puisque peu de mouvements importants se font sans que les assureurs les plus importants n'y souscrivent.

Il sera possible de constater, à partir d'autres analyses sur l'ensemble du marché présentées aux chapitres III et IV, de quelle façon cette concurrence s'est exercée en 1991.

1.4 Les données recueillies

La Loi sur l'assurance automobile impose aux assureurs l'obligation de transmettre à l'Inspecteur général des institutions financières leur manuel de tarifs et les modifications qu'ils y apportent, ainsi que les données statistiques de leur expérience en assurance automobile au Québec.

1.4.1 Les manuels de tarifs

Tel que prescrit par la Loi sur l'assurance automobile, les assureurs ont déposé en 1991 auprès de l'Inspecteur général tout nouveau manuel de tarifs et toute modification apportée à leur manuel en vigueur. Les modifications aux manuels ont porté en grande partie sur les tarifs des voitures de tourisme.

La grande majorité des assureurs ont apporté des modifications à leur manuel de tarifs en 1991. En ce qui concerne les voitures de tourisme, les modifications déposées par les assureurs ont consisté, pour la majorité, en des hausses apportées aux tarifs. Par contre, les rabais accordés aux clientèles cibles ont encore été très populaires auprès des assureurs, car la majorité des modifications apportées incluaient des changements aux rabais. Il est bon de préciser que la quasi-totalité de ces changements étaient de nature à ajuster le niveau des rabais à la hausse ou à modifier les règles d'admissibilité à ces rabais. Ces changements se sont échelonnés tout au long de l'année.

Enfin, conformément à la Loi sur l'assurance automobile, les manuels de tarifs des assureurs ont été mis à la disposition du public pour consultation aux bureaux de l'Inspecteur général des institutions financières à Québec et à Montréal.

1.4.2 Les statistiques d'expérience

Depuis 1981, par l'entremise du Plan statistique du Québec l'Inspecteur général recueille des assureurs les données statistiques d'expérience en assurance automobile au Québec en matière de primes, de sinistres et de frais d'exploitation.

Le Groupement des assureurs automobiles administre le Plan statistique du Québec conformément au mandat que lui a confié l'Inspecteur général.

En 1991, l'Inspecteur général a également recueilli directement des assureurs ou par l'intermédiaire du Groupement des assureurs automobiles, des renseignements supplémentaires nécessaires à l'analyse de l'assurance automobile.

CHAPITRE II

2. LE FICHIER CENTRAL DES SINISTRES AUTOMOBILES

Le Fichier central des sinistres automobiles, entré en opération le 1er juillet 1990, est administré par le Groupement des assureurs automobiles, mandataire de l'Inspecteur général des institutions financières. Le Fichier intègre au Plan statistique du Québec les renseignements additionnels concernant l'expérience en conduite automobile des personnes assurées. Cet ajout au Plan statistique du Québec a été rendu possible en vertu d'une modification de l'article 177 de la Loi sur l'assurance automobile.

L'objectif principal visé par l'établissement du Fichier central des sinistres automobiles est d'assurer la justesse de la classification de chaque conducteur au moment de la souscription en ce qui concerne l'expérience de conduite de ces derniers. De cette façon, ce critère de classification pourra retrouver l'importance qu'il devrait avoir dans la tarification.

Pour y parvenir, tous les assureurs recueillent et transmettent au Groupement des assureurs automobiles depuis juillet 1990, les renseignements concernant l'expérience de conduite des conducteurs à la suite d'un accident. La première année d'opération s'est donc limitée à recueillir les données de sinistres transmises par les assureurs.

Cependant, depuis le premier juillet 1991, le Fichier central des sinistres automobiles est devenu accessible à la consultation. Seuls les assureurs automobiles agréés au Québec ayant signé une convention d'abonnement au fichier et les titulaires d'un permis de conduire peuvent le consulter. Pour contrôler

l'utilisation du fichier, des mécanismes ont été mis en place afin d'assurer que soient respectées les dispositions de la Loi sur l'assurance automobile et de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et à la protection des renseignements personnels.

Il est prévu qu'un titulaire de permis de conduire puisse demander une confirmation des données inscrites à son dossier au Fichier central des sinistres automobiles. Pour ce faire, lui-même ou son assureur, au nom du titulaire, doit adresser une demande au responsable du Fichier central des sinistres automobiles au Groupement des assureurs automobiles. Le titulaire de permis peut aussi faire cette demande auprès de l'Inspecteur général des institutions financières. De plus, il peut demander une rectification des données inscrites à son dossier si ces dernières se révélaient incorrectes ou incomplètes. Enfin, un assureur peut également demander une confirmation et une rectification si nécessaire, de sa propre initiative.

Au 31 décembre 1991, 71,1 % des assureurs, membres du Groupement des assureurs automobiles et représentant 95,5 % du volume des primes souscrites au Québec, avaient signé la convention d'abonnement au Fichier central des sinistres automobiles, ce qui leur accordait le droit de consultation. D'autre part, 17 % des membres, représentant 4 % du volume des primes souscrites, constituent des abonnés potentiels et devraient se joindre aux présents abonnés au cours de l'année 1992. Pour ce qui est du 11,9 % des membres qui restent, ces derniers ne sont pas considérés comme étant des abonnés potentiels de par la nature de leurs opérations d'assurance automobile au Québec. Le tableau 2.1 qui suit résume la situation des abonnés au Fichier central des sinistres automobiles.

Tous les assureurs déjà abonnés au Fichier central des sinistres automobiles ont effectivement consulté ce dernier. Le tableau 2.1 illustre l'évolution du nombre de demandes de consultation depuis le 1er juillet 1991, en fonction du type de requérant.

TABLEAU 2.1

STATISTIQUES 1991 SUR LES OPÉRATIONS DU FICHIER CENTRAL DES SINISTRES AUTOMOBILES

LES ABONNÉS AU F.C.S.A.

ASSUREURS	% DES ASSUREURS DU QUÉBEC	% DU VOLUME DES PRIMES
ABONNÉS	71.1%	95.5%
POTENTIELS	17.0%	4.0%
NON POTENTIELS	11.9%	0.5%
TOTAL	100%	100%

DEMANDES DE CONSULTATION AU F.C.S.A.

MOIS	ASSUREURS	TITULAIRES	TOTAL
JUILLET	2 566	29	2 595
AOUT	4 652	18	4 670
SEPTEMBRE	9 362	13	9 375
OCTOBRE	20 432	24	20 456
NOVEMBRE	19 605	37	19 642
DÉCEMBRE	18 751	37	18 788
TOTAL	75 368	158	75 526

DEMANDES DE CONFIRMATION

SOURCE	FONDÉES	NON FONDÉES	TOTAL
TITULAIRES	12	6	18
ASSUREURS	5	7	12
ASSUREURS (pour titulaire)	5	12	17
TOTAL	22	25	47

La croissance rapide du nombre de demandes de consultation de la part des assureurs, après les bas niveaux des deux premiers mois de consultation, s'explique par les délais d'abonnement et de familiarisation de ces derniers avec le système. Malgré le léger plafonnement au mois de décembre 1991, il est prévisible que le nombre de demandes de consultation de la part des assureurs oscille autour de 35 000 par mois lorsque le système fonctionnera à plein régime. Pour ce qui est des demandes provenant des titulaires de permis de conduire, ces dernières devraient augmenter graduellement, selon l'intérêt que porteront les titulaires à leur dossier de sinistres automobiles. Cependant, il est impossible de prévoir quelle sera la proportion de ces demandes, bien qu'elle devrait être très marginale selon les premières indications qui la situent à 0,2 %.

En ce qui a trait aux demandes de confirmation des données inscrites au dossier d'un titulaire de permis de conduire, le tableau 2.1 fait état des résultats pour la période du 1er juillet au 31 décembre 1991. Les sources des demandes sont celles décrites précédemment et une demande s'avère fondée si elle entraine une rectification de l'information inscrite au dossier du titulaire visé par la demande de confirmation.

Le nombre total de demandes de confirmation devrait croitre de façon notable au cours des prochaines années. Ceci s'explique d'abord, toute proportion gardée, par la hausse prévue du nombre de demandes de consultation; puis, lorsque les assureurs auront transmis plusieurs années d'expérience au Fichier central des sinistres automobiles, les titulaires de permis de conduire, pouvant oublier certaines de leurs réclamations antérieures, demanderont plus fréquemment confirmation des faits apparaissant à leur dossier dans le fichier. Ces requêtes permettront alors d'engager, si nécessaire, le processus de rectification des données inscrites au dossier visé par la demande de confirmation.

Ce qu'il faut retenir de ces premiers 18 mois d'opération du Fichier central des sinistres automobiles, c'est que les assureurs occupent une fonction très active dans le processus global de cueillette, de consultation, de confirmation et de

rectification des informations contenues dans le fichier. Le premier semestre d'accès à la consultation laisse entrevoir que les principaux consultants seront les assureurs et que ces derniers ont bien l'intention d'utiliser les ressources à leur disposition, dont le Fichier central des sinistres automobiles, pour évaluer les risques auxquels ils sont confrontés.

A court terme, ce sont les assurés qui tentent de dissimuler des sinistres à leur assureur qui en seront probablement affectés par des hausses de leur prime.

A plus long terme, l'établissement du Fichier central des sinistres automobiles devrait améliorer l'équité du système de tarification actuel en accordant plus de poids à l'expérience de sinistres des conducteurs.

CHAPITRE III

3. LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE EN 1991

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue généralement en comparant les revenus provenant du fait de pratiquer l'assurance avec les dépenses qui y sont directement reliées.

Le but de cet exercice est essentiellement d'établir si la mobilisation de capitaux pour pratiquer l'assurance procure un rendement satisfaisant, compte tenu du risque assumé, comparativement au fait de les utiliser à d'autres fins.

Il faut bien comprendre que l'assurance n'est qu'un mécanisme de transfert des conséquences financières d'un risque d'un assuré vers un assureur et qu'il n'y a pas d'élimination du risque individuel comme tel. En regroupant plusieurs risques, il est néanmoins possible de diminuer le risque global puisque les conséquences financières deviennent prévisibles. En effet, des événements incertains pour chacun des individus deviennent presque certains pour l'ensemble des individus en tant que groupe.

Ce mécanisme a toutefois un coût qui lui est associé et pour assurer son fonctionnement, l'assuré et l'assureur partagent son financement.

La contribution de l'assuré est représentée par la prime que lui charge l'assureur pour supporter les conséquences financières de son risque. Celle-ci représente la quote-part de l'assuré de tous les risques assumés par l'assureur. Le risque supporté par l'assuré est donc nul, puisque lorsque la prime est payée, l'incertitude concernant les conséquences financières d'une perte disparait ou ne change pas. L'évaluation du calcul de la prime exigée de l'assuré est présentée à la section 3.2.

La contribution de l'assureur, quant à elle, est représentée par des capitaux privés qui sont mis à sa disposition et qui servent deux fonctions. Dans un premier temps, les capitaux permettent de mettre sur pied la structure organisationnelle nécessaire pour gérer les conséquences financières des risques assumés. Une fois cette étape complétée, la principale fonction des capitaux est de supporter l'incertitude reliée à l'expérience globale d'un groupe d'assurés, c'est-à-dire si les primes exigées seront suffisantes pour couvrir les coûts engendrés par le groupe. L'assureur fournit donc le capital de risque nécessaire pour absorber les variations des résultats inhérentes au fait qu'on ne peut prédire le futur parfaitement.

Comme l'assureur supporte seul le risque des résultats, il est normal que celui-ci soit le seul à récolter les profits, s'il y a lieu. Ces bénéfices, redistribués entre actionnaires, constituent le rendement réalisé sur les capitaux investis. Pour savoir si les gens qui fournissent le capital de risque nécessaire au fonctionnement de l'assurance ont un rendement satisfaisant pour ne pas retirer leurs fonds, et ainsi diminuer la capacité de souscription, c'est le rendement sur les capitaux investis qu'il faut analyser.

Cette analyse doit de plus s'effectuer sur une longue période car l'investissement dans l'assurance n'est pas un placement à court terme. En effet, comme il est impossible de prévoir le futur avec précision, il est normal que les revenus, qui sont estimés à l'avance par le biais des primes exigées au début d'un contrat, ne correspondent pas exactement à 100 % des sinistres et des dépenses d'une année. L'assurance se démarque ainsi des autres secteurs de l'économie où, généralement, les coûts exacts sont connus avant les revenus. Dans ce contexte, il serait donc très hasardeux d'investir autant de capitaux dans l'assurance dans l'espoir de seulement réaliser un gain à court terme.

La tarification d'un assureur doit donc s'effectuer de façon à ce que tous les revenus de l'assureur soient suffisants pour couvrir les sinistres et les dépenses, tout en générant le rendement (ou profit) nécessaire à la conservation du capital de risque ou des capitaux investis sur une base d'année de calendrier.

Ce concept sera utile pour expliquer les résultats des opérations présentés à la section 3.1 qui présente une analyse des résultats des opérations en assurance automobile en 1991. Il faut cependant garder à l'esprit que l'analyse d'une seule catégorie d'assurance est restrictive puisqu'elle suppose que chaque catégorie pour chaque assureur existe de façon indépendante. Or, comme les assureurs souscrivent généralement dans plusieurs catégories, certaines parties des opérations deviennent communes et l'apport de chacune des catégories à la rentabilité totale de l'assureur est parfois difficile à évaluer.

3.1 Les résultats des opérations

Les données nécessaires pour évaluer les résultats des opérations en assurance automobile au Québec ne sont pas directement disponibles à partir des états financiers que les assureurs déposent chaque année auprès de l'Inspecteur général des institutions financières. Cela est attribuable à la présentation des sinistres qui ne sont pas sur une base d'année de survenance, de sorte qu'il est impossible de relier les sinistres d'une année aux primes correspondantes, et donc d'analyser les résultats. Il est également impossible d'obtenir les frais d'exploitation de l'assurance automobile puisque ceux-ci sont seulement présentés pour l'ensemble des catégories réunies.

Ces problèmes peuvent toutefois être contournés car il est possible d'évaluer les résultats de l'assurance automobile au Québec à partir des données recueillies dans le cadre du Plan statistique du Québec. Ce plan compile les données relatives aux primes et aux sinistres sur une base d'année de survenance, ainsi que les frais d'exploitation découlant des opérations en assurance automobile au Québec.

Le tableau 3.1 présente les résultats globaux des opérations en assurance automobile au Québec pour la période allant de 1982 à 1991. En raison du changement de régime d'assurance automobile en 1978 et surtout de l'implantation du Plan statistique du Québec en janvier 1981, les données antérieures à 1982 ne sont pas significatives et ont été exclues de la période d'analyse.

Tableau 3.1

RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC (EN MILLIONS DE $)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991 (a)
1. PRIMES SOUSCRITES										
- Voitures de tourisme	878	859	818	870	1 026	1 147	1 228	1 300	1 413	1 540
- Tous véhicules combinés (b)	1 054	1 037	991	1 077	1 274	1 411	1 501	1 577	1 694	1 800
2. PRIMES ACQUISES										
- Voitures de tourisme	810	878	829	840	947	1 091	1 187	1 260	1 355	1 493
- Tous véhicules combinés	980	1 054	1 004	1 029	1 177	1 345	1 457	1 535	1 637	1 780
3. SINISTRES (c)										
- Voitures de tourisme	502	497	590	747	838	915	995	1 131	1 148	1 146
- Tous véhicules combinés	612	606	726	903	1 001	1 087	1 183	1 347	1 361	1 334
4. FRAIS D'EXPLOITATION										
- Voitures de tourisme	219	232	218	226	251	272	298	316	362	382
- Tous véhicules combinés	262	280	264	280	312	334	365	383	434	446
5. PROFIT (PERTE) TECHNIQUE (2)-(3)-(4) (d)										
- Voitures de tourisme	89	149	21	(133)	(142)	(96)	(106)	(187)	(155)	(35)
- Tous véhicules combinés	106	168	14	(154)	(136)	(76)	(91)	(195)	(158)	(0)
6. RATIO DE (5) SUR (2)										
- Voitures de tourisme	11	17	3	(16)	(15)	(9)	(9)	(15)	(11)	(2)
- Tous véhicules combinés	11	16	1	(15)	(12)	(6)	(6)	(13)	(10)	(0)

(a) Les résultats de l'année 1991 sont estimatifs

(b) Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicule, tels les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

(c) Incluant tous les frais de règlement des sinistres

(d) Profit (perte) d'exploitation avant les revenus de placements, les impôts et autres postes extraordinaires

Les résultats sont présentés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent 85 % des primes souscrites totales, et pour l'ensemble de tous les véhicules assurés, incluant notamment les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

Les résultats des opérations de l'année 1991 ont été estimés en partie, car au moment de la production du rapport, seules les données relatives aux primes et aux sinistres des six premiers mois étaient disponibles. Les frais d'exploitation de l'année 1991 ont aussi été estimés puisque ceux-ci ne sont disponibles que lorsque les données de l'année complète sont compilées.

Les résultats globaux, tels que présentés au tableau 3.1, sont souvent utilisés pour juger de la rentabilité, de la détérioration ou de l'amélioration de l'expérience en assurance automobile.

Cependant, pour analyser l'évolution de l'expérience, les données du tableau 3.1 sont insuffisantes puisque la base de comparaison varie à chaque année.

En effet, il est tentant de comparer l'augmentation des primes souscrites et des sinistres pour une période donnée, et d'en tirer des conclusions sur la suffisance de la tarification. Mais, il faut comprendre que la variation dans les primes souscrites (et acquises) d'une année sont la résultante de la variation du niveau des primes et de la variation du nombre de véhicules assurés. Par exemple, les primes souscrites peuvent avoir augmenté en raison d'une augmentation du parc automobile plus grande qu'une baisse des tarifs. Cela signifie donc que l'assurance automobile n'a pas été plus dispendieuse pour les assurés même si au total plus d'argent a été dépensé.

Pour pouvoir utiliser l'information sur les primes dans une analyse, il faut transformer les primes sur une base comparable d'année en année. La base la plus utile est le nombre de véhicules assurés puisqu'elle permet d'identifier la quantité de risque propre à une année donnée. Donc, l'analyse doit se faire en utilisant la prime moyenne par véhicule d'une année donnée.

Évidemment, le même raisonnement s'applique aussi aux sinistres et c'est pourquoi il faut les transformer pour obtenir le coût moyen des sinistres par véhicule de chaque année.

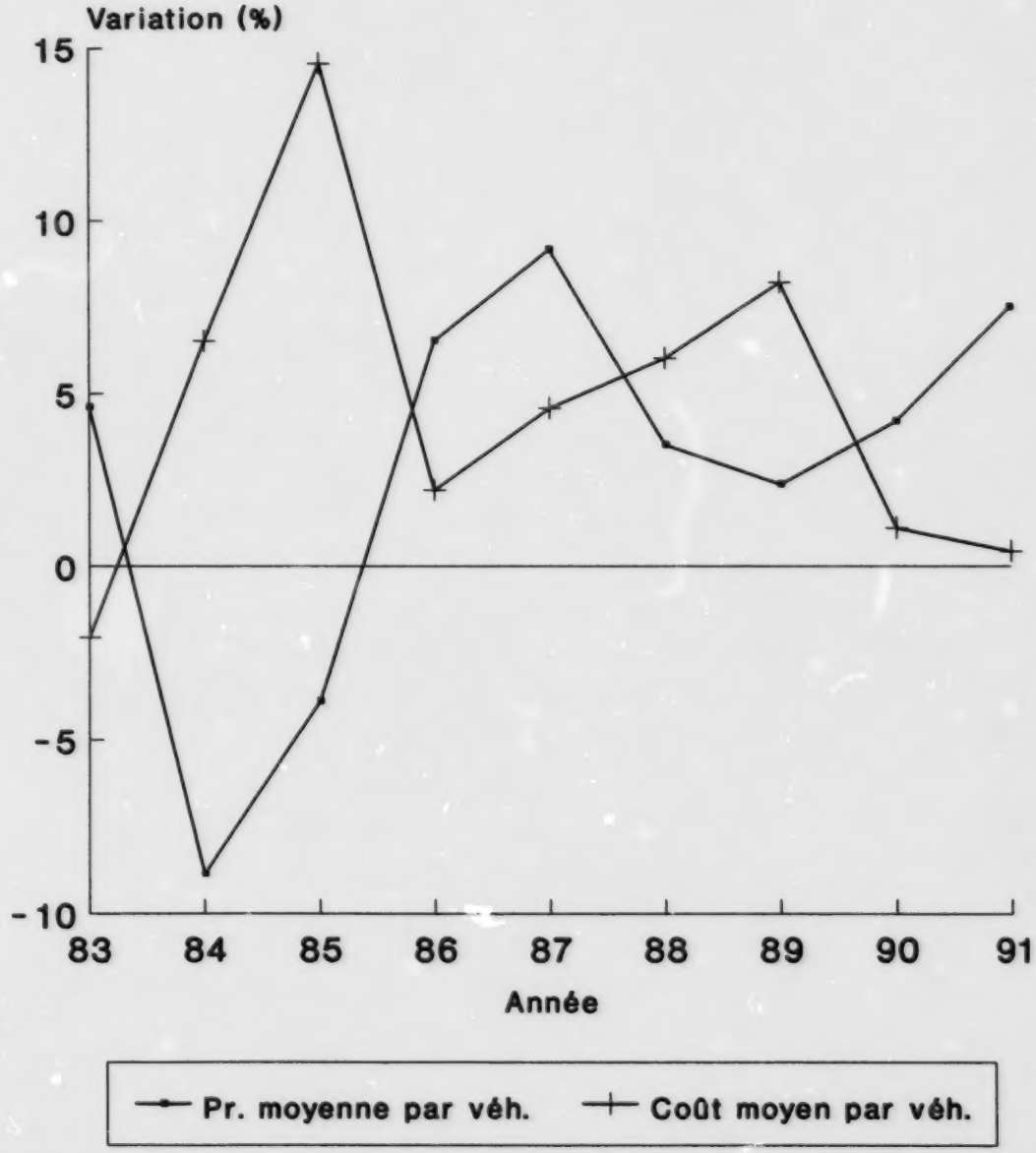
La comparaison de ces deux éléments doit cependant être effectuée de façon à être significative. En effet, il peut être très difficile de tirer des conclusions à partir des variations moyennes pour une période donnée, ou simplement de variations totales pour la même période. La raison en est que ces comparaisons sont dépendantes du point de départ de l'observation. De plus, l'intérêt d'une comparaison de la prime moyenne et du coût moyen par véhicule est surtout d'analyser la coordination de leurs variations dans le temps.

Le graphique 3.1 présente donc la comparaison des variations de la prime moyenne et du coût moyen des sinistres par véhicule pour les voitures de tourisme pour la période de 1983 à 1991.

Alors qu'il est généralement admis qu'il y a une relation directe entre les variations des primes et des sinistres dans le temps, le graphique 3.1 illustre que la réalité est toute autre. De plus, l'amplitude des variations a de quoi laisser très perplexe. En effet, comment expliquer une hausse combinée de 21,9 % entre 1983 et 1985 du coût moyen des sinistres par véhicule, alors que pour la même période, la prime moyenne par véhicule a diminué de 12,5 %? A moins que les assureurs n'aient brisé leur boule de cristal pendant cette période, il semble évident que d'autres facteurs interviennent lors de l'établissement du niveau des primes.

Graphique 3.1

Variations de la prime moyenne et du coût moyen par véhicule (*)



(*) sans catastrophe

Des informations supplémentaires sont donc nécessaires à la poursuite de l'analyse des résultats des opérations en assurance automobile. Dans le but d'identifier les autres facteurs qui influencent les résultats, le graphique 3.2 illustre la relation qui existe entre les taux d'intérêt au Canada et les résultats techniques des voitures de tourisme (primes d'une année moins les sinistres et les frais d'exploitation). Les taux d'intérêt sont représentés par le taux des bons du Trésor pour un terme de 90 jours et par le taux des obligations du Canada pour un terme de 10 ans. Ces taux se veulent des taux minimums auxquels les assureurs ont pu investir les sommes d'argent sous leur contrôle. Les résultats techniques, quant à eux, sont ceux présentés au tableau 3.1. Un ajustement pour éliminer l'impact des catastrophes de 1986 et 1987 est aussi présenté. Cet ajustement permet de voir l'évolution des résultats sur une base comparable.

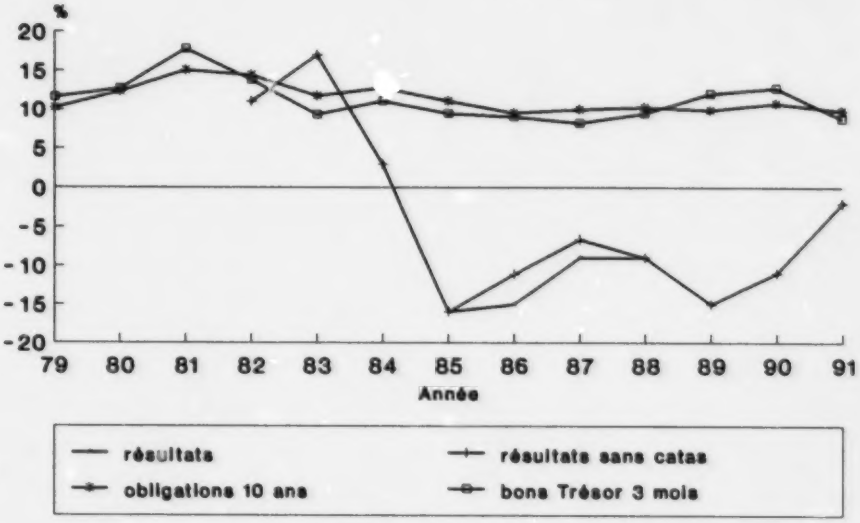
Dans un même ordre d'idées, le graphique 3.3 met en relation les variations de la prime moyenne par véhicule avec l'évolution des résultats techniques des voitures de tourisme.

Les conclusions qu'on peut tirer du graphique 3.2 sont très intéressantes car les données permettent d'identifier une corrélation entre les taux d'intérêt et les résultats techniques. En effet, pour la période de 1985 à 1991, les résultats techniques semblent présenter une relation complémentaire avec les taux d'intérêt à court terme, de sorte que plus les taux d'intérêt sont bas, plus les pertes techniques sont faibles.

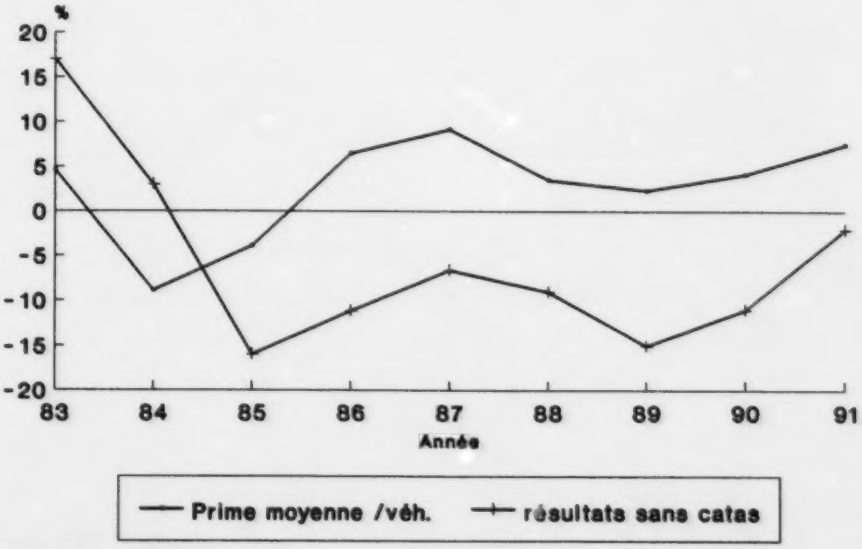
Pour ce qui est du graphique 3.3, la comparaison permet de constater que les variations de la prime moyenne suivent la même tendance que les résultats techniques.

Avant de poursuivre l'explication des résultats, il est essentiel de se rappeler quelques éléments développés au début du chapitre.

Graphique 3.2
Évolution des taux d'intérêt et des résultats techniques



Graphique 3.3
Variation de la prime moyenne et évolution des résultats techniques (•)



(•) résultats sans catastrophe

Tout d'abord, il faut se souvenir que les capitaux investis par les assureurs le sont à long terme. Les résultats doivent donc être évalués dans cette perspective. Ensuite, l'évaluation de la prime demandée à un assuré est avant tout prospective, c'est-à-dire que la justification du niveau de la prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions qui prévaudront dans le futur et non pas uniquement en fonction de l'expérience passée. Et finalement, la tarification d'un assureur s'effectue de façon à ce que tous les revenus de l'assureur soient suffisants pour couvrir les sinistres et les dépenses, tout en générant le rendement (ou profit) nécessaire à la conservation du capital de risque ou des capitaux investis sur une base d'année de calendrier.

Ce dernier élément signifie qu'un assureur tient compte de toutes ses sources de revenus dans sa tarification, c'est-à-dire qu'il estime les primes ainsi que les revenus de placement. Pour juger de la rentabilité de la tarification en assurance automobile, il faut donc inclure les revenus de placement dans l'analyse, sinon les conclusions seront erronées.

Analysons maintenant les événements qui ont façonné l'évolution des résultats depuis l'entrée en vigueur du régime actuel d'assurance automobile au Québec en 1978.

Malheureusement, les données concernant l'assurance automobile pour la période de 1978 à 1981 ne sont pas complètes et il n'est pas possible de les présenter sur la même base que celles de 1982 à 1991. Cependant, à l'aide des rapports antérieurs, il est possible de reconstituer une partie des événements importants.

A la lumière de ces renseignements, il semble que les débuts du régime aient été particulièrement coûteux. Cela est probablement dû à deux facteurs : des dépenses accrues pour la mise en place du nouveau régime et la difficulté à estimer les sinistres en raison du manque de données comparables suite au changement de régime.

La combinaison de ces facteurs a fait en sorte qu'en 1981, les assureurs ont augmenté leurs tarifs de façon importante pour rétablir un meilleur équilibre entre le niveau de leurs primes et les coûts qui croissaient de façon vertigineuse à cette époque.

Alors même que les assureurs venaient d'apporter de tels ajustements à leurs tarifs, le coût des sinistres se mit à décroître de façon importante vers la fin de l'année 1981. Cette diminution était attribuable à une baisse de la fréquence imputable à une conjoncture économique difficile, et a été très prononcée en 1982.

C'est dans un tel contexte de revenus de primes à la hausse et de coûts à la baisse, que s'est dégagée une forte rentabilité des opérations en assurance automobile en 1982. Dans la seconde moitié de 1982, les assureurs se mirent donc à réduire leurs tarifs mais cela n'a pas affecté sérieusement la rentabilité de leurs opérations.

Au contraire, les revenus de primes reflétaient toujours les hausses de tarifs débutées en 1981 et complétées en 1982, alors que, contre toute attente, les coûts continuaient de diminuer dans la première moitié de l'année 1983. Les profits d'exploitation demeurèrent donc élevés en 1983 malgré que le coût des sinistres, dans un contexte économique plus favorable, reprenait son ascension dans la seconde moitié de 1983.

Depuis 1985, les assureurs n'ont affiché que des pertes d'exploitation même si la situation semble s'améliorer depuis 1989 avec des pertes presque nulles pour 1991 pour l'expérience des voitures de tourisme (les pertes estimées pour tous les véhicules combinés sont nulles en 1991).

Certains se demanderont pourquoi les résultats techniques ont été si lamentables depuis 1985 et comment les assureurs ont-ils pu sous-tarifer de façon si importante et aussi longtemps (la perte moyenne de 1985 à 1990 a été de 12,5 %), sans être obligés de cesser leurs opérations?

La réponse qui est le plus souvent évoquée est que les pertes de l'assurance automobile sont "subventionnées" par les profits générés par les autres catégories d'assurance, notamment par l'assurance habitation. Mais il y a plus que cela. En fait, la situation est tout autant attribuable à l'inclusion des revenus de placement dans la tarification et à la concurrence intense qui prévaut dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Les revenus de placement d'un assureur proviennent de deux sources. La première source est directement reliée au fonctionnement de l'assurance. En effet, des revenus de placement sont générés par le décalage dans le temps entre le moment où la prime est perçue et celui où le sinistre et les dépenses sont payés. La deuxième source, quant à elle, est reliée aux capitaux propres. Ces capitaux génèrent aussi un rendement qui est plus élevé en pourcentage que celui attribuable au décalage entre la perception de la prime et le paiement du sinistre et des dépenses. Cela s'explique par le fait que ces capitaux sont investis toute l'année contrairement à une partie de l'année seulement pour les primes perçues.

Au niveau de la tarification, la plupart des assureurs tiennent compte des revenus de placement générés par les primes perçues, que ce soit explicitement ou implicitement. La façon implicite d'inclure les revenus de placement se traduit par le déclenchement retardé d'une modification de tarifs dictée par les résultats. Ainsi, les assureurs peuvent attendre que le ratio d'exploitation ait atteint 105 % (situation de perte technique), certains vont même jusqu'à 108 %, avant d'ajuster leur tarification aux résultats. Cette façon de faire est équivalente à tarifer une prime à 95 % du coût qui lui est relié, en sachant que la prime générera le 5 % de revenus supplémentaires pour couvrir 100% des coûts.

Lorsqu'on parle de tenir compte des revenus de placement dans l'évaluation des résultats, on s'entend généralement sur le fait que seuls les revenus provenant des opérations d'assurance doivent être considérés. Ces revenus sont définis comme étant seulement ceux provenant des primes perçues d'une seule année, les capitaux propres étant considérés comme l'investissement total des actionnaires.

Comme le marché de l'assurance automobile au Québec est en stagnation, c'est-à-dire que le marché à partager entre assureurs ne grossit pas ou très peu, un assureur n'a pas d'autres choix que d'utiliser ses ressources financières au maximum, peu importe leur source, pour accroitre sa part. L'établissement du niveau de la prime reflète donc cette réalité, car si les ressources le permettent, une baisse de tarifs ou le fait de ne pas les hausser, peut permettre à un assureur d'accroitre sa part de marché aux dépens de ses compétiteurs, ou à tout le moins de la stabiliser selon les conditions du marché. Il ne faut pas oublier que les bons "risques" d'un assureur sont ceux qui bénéficient des taux les plus bas. La perte de ces risques qui ont la meilleure expérience, peut représenter une baisse marquée de la rentabilité d'un assureur.

Dans un contexte de concurrence comme celui de l'assurance automobile au Québec, il s'agit qu'un seul assureur important décide de baisser ou de ne pas hausser son niveau de primes, alors que les résultats indiquent de le faire, pour que tous les autres emboitent le pas.

Donc, tant qu'un assureur important a des ressources disponibles, une pression à la baisse s'exerce sur le niveau des tarifs. Lorsque la limite de la capacité de l'assureur "le plus rentable" est atteinte, le niveau de ses tarifs augmente et, habituellement, l'effet d'entrainement fait en sorte que tous les assureurs font de même.

Cette approche permet d'expliquer le comportement du marché au Québec depuis 1982. En effet, les profits techniques réalisés en 1982, 1983 et 1984, conjugués à des taux d'intérêt très élevés, ont placé les assureurs en situation de surcapacité, ce qui a provoqué une pression à la baisse sur le niveau des tarifs. Il est difficile d'évaluer sur quelle période s'est étendue cette pression provenant des profits de ces années, mais il y a fort à parier qu'une bonne partie de l'excès de liquidités dont disposaient les assureurs, a été investie à moyen et à long terme (en raison des taux d'intérêt très élevés offerts sur le

marché), de sorte que les assureurs ont bénéficié de rendements élevés sur une longue période. Cette période semble toutefois achevée puisque les résultats techniques s'améliorent depuis deux ans, phénomène qui provient vraisemblablement de la baisse des taux d'intérêt étant donné que la hausse du niveau des primes depuis deux ans ne correspond pas à l'évolution des coûts.

Une étude récente de l'Inspecteur général a révélé que les revenus d'investissement attribuables aux opérations de l'assurance automobile pour l'année 1991, modifiaient les résultats en les améliorant d'environ 4 points de pourcentage. Comme rien ne nous laisse croire que les revenus d'investissement aient été significativement inférieurs en moyenne pour la période de 1982 à 1991, il est possible de comparer ce résultat avec la moyenne des résultats techniques obtenus pour la même période. La moyenne des résultats pour la catégorie voiture de tourisme de 1982 à 1991 est de -4,6 %, alors que celle pour tous les véhicules combinés est de -3,4 %. Le résultat de 4 % de l'étude doit être comparé aux résultats de tous les véhicules combinés puisque l'étude portait sur l'ensemble de l'assurance automobile. En tenant compte de ces résultats, il est donc permis d'affirmer que l'assurance automobile a été rentable au Québec pour la période de 1982 à 1991.

Compte tenu de ce qui a été démontré, les assurés sont en droit de se demander s'ils ont été lésés par les pratiques des assureurs.

La réponse à cette question est négative. Au contraire, la concurrence qui prévaut dans le marché de l'assurance automobile a exercé une pression à la baisse sur les tarifs et les assurés en ont donc bénéficié dans l'ensemble.

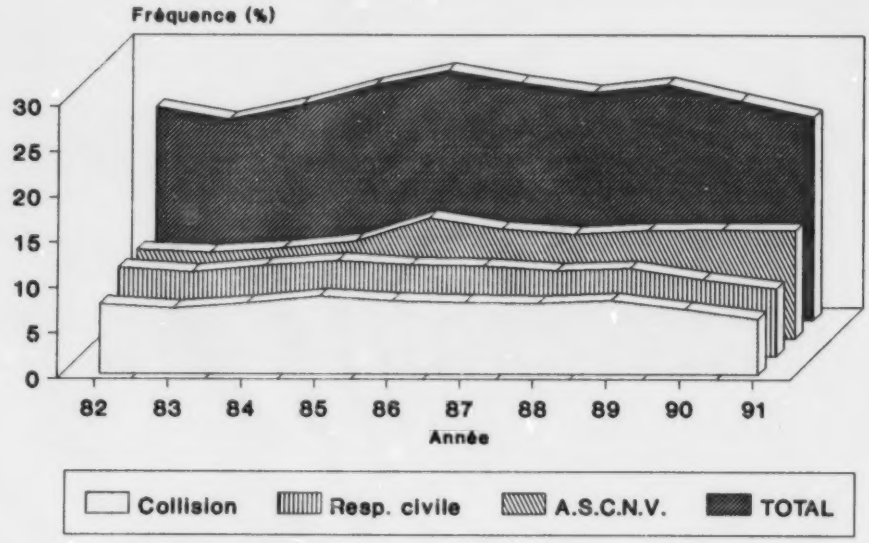
Malgré tout, les assurés trouvent souvent qu'il leur en coûte cher pour assurer leur véhicule et ont beaucoup de difficulté à justifier le montant des primes qu'ils paient. Il ne faut pas oublier que l'assurance n'est qu'un transfert de risque et que si les assurés acquièrent des véhicules de plus en plus dispendieux et négligent leur comportement au volant, il est normal que les coûts augmentent à un moment donné. La protection offerte est quand même substantielle en cas de sinistres mais elle a un coût qui lui aussi est substantiel.

Les graphiques 3.4 et 3.5 permettent d'apprécier l'évolution des différentes composantes du coût des sinistres pour les voitures de tourisme de 1982 à 1991.

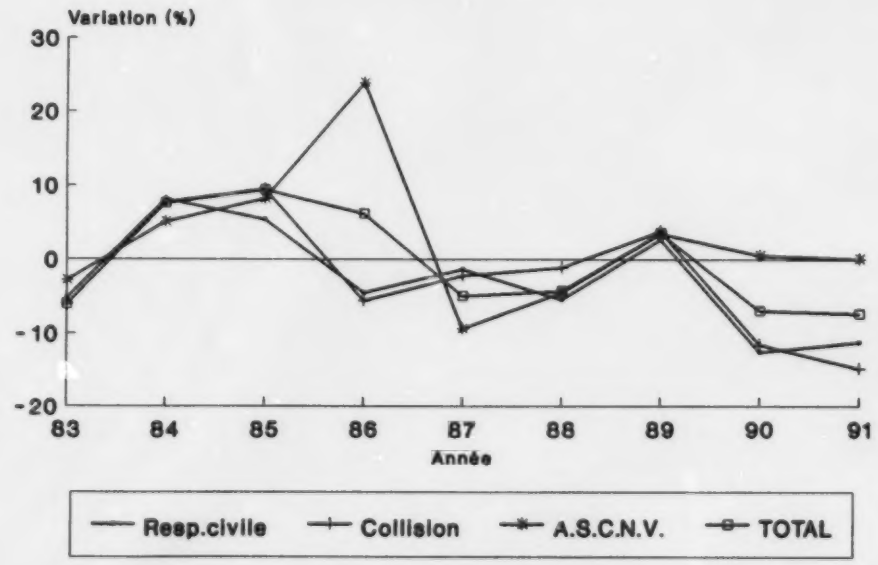
Il ressort de l'examen de ces graphiques que la fréquence des réclamations depuis 1982 est relativement stable pour la plupart des garanties. Depuis 1985, on assiste à une baisse constante de la fréquence en collision et responsabilité civile, alors que celle en accident sans collision demeure stable. Toutefois, la baisse en collision et en responsabilité civile est très importante depuis deux ans alors que l'augmentation du coût moyen est moins importante.

La baisse importante de fréquence depuis deux ans est principalement attribuable à la récession économique qui sévit au Canada. En effet, lors d'un ralentissement économique, la fréquence des garanties collision et responsabilité civile tend à diminuer. Une baisse dans l'utilisation des automobiles, et donc de l'exposition au risque d'un accident, est à l'origine de ce phénomène. Cette baisse avait été anticipée par les assureurs, mais celle-ci s'est révélée beaucoup plus importante.

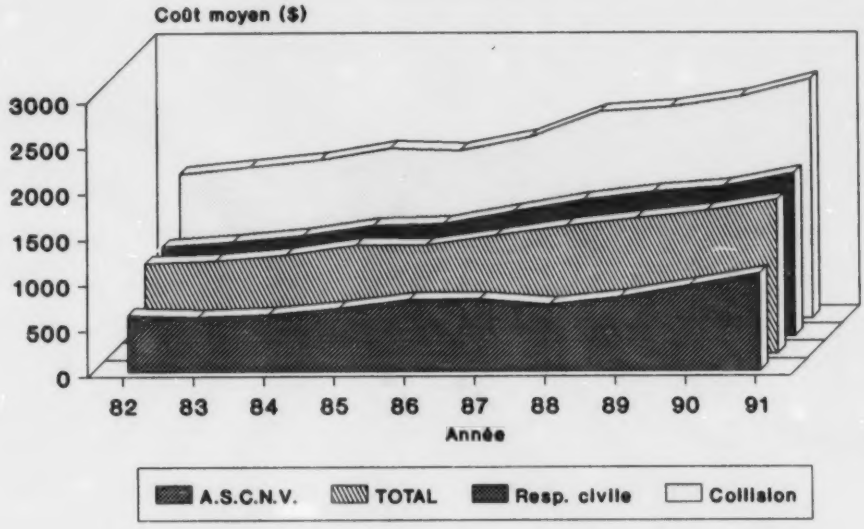
Graphique 3.4
Évolution de la fréquence des réclamations



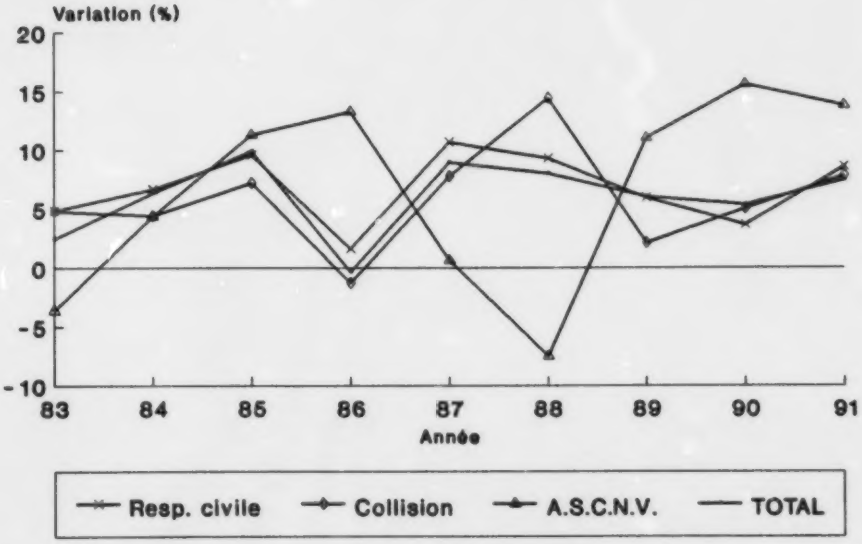
Variations de la fréquence des réclamations



Graphique 3.5
Évolution du coût moyen par sinistre



Variations du coût moyen par sinistre



Parallèlement, une hausse du coût moyen par sinistre, attribuable surtout à l'entrée en vigueur de la T.P.S., avait exercé une pression à la hausse sur les tarifs des assureurs.

Comme le coût moyen des sinistres par véhicule, présenté au graphique 3.1, est la résultante de l'effet composé des variations de la fréquence de réclamations et du coût moyen par sinistre, les résultats techniques ont donc été meilleurs que ceux prévus dans la tarification des assureurs pour 1991.

Ce chapitre aura permis de démontrer que les variations de niveau de primes ne sont pas attribuables qu'à l'évolution des coûts des assureurs mais aussi à d'autres facteurs comme les taux d'intérêt et la concurrence. Le système actuel permet d'optimiser le rendement des ressources qui sont investies dans l'assurance automobile, de sorte que les assureurs, dans l'ensemble, ne font pas de profits excessifs. La libre concurrence permet donc la meilleure utilisation des ressources en matière d'indemnisation des dommages matériels.

Cette analyse aura également fait comprendre la complexité du fonctionnement de l'assurance afin de juger avec pertinence de l'équité du système. Ainsi, on aura compris que les données concernant le niveau des primes, les résultats techniques et le rendement global ne sont pas présentées sur la même base. En effet, la prime est évaluée sur une base d'année de souscription, les résultats techniques le sont sur une base d'année de survenance alors que le rendement global, quant à lui, est analysé sur une base d'année de calendrier.

Comment juger adéquatement de la rentabilité des opérations d'assurance si on n'est pas en possession d'informations aussi fondamentales?

3.2 Le fondement de la tarification pratiquée à la fin de 1991

L'évaluation du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1991 a pour but de projeter les résultats d'opération qui découleront de cette tarification. Cette analyse est faite en comparant le niveau moyen des primes qui ont été émises à l'estimation du coût des sinistres qu'elles ont à supporter en vertu de cette tarification.

Il faut mentionner que l'analyse effectuée dans cette section ne porte que sur la catégorie des voitures de tourisme. En effet, les affaires relatives à ce type de véhicule représentent plus de 85 % des primes souscrites en assurance automobile au Québec, et sont celles qui présentent le plus d'intérêt pour l'ensemble des conducteurs québécois.

Pour effectuer cette analyse, le niveau moyen des primes a été estimé à partir des manuels en vigueur au 1er novembre 1991. L'analyse ne tient donc pas compte des modifications qui ont été apportées après cette date. La date d'entrée en vigueur de cette tarification globale pour l'ensemble du Québec se situe en juillet 1991.

Contrairement aux années antérieures, l'analyse de cette année a supposé que cette tarification serait en vigueur pour une période de six mois au lieu d'une année. Cette hypothèse reflète le fait que les assureurs les plus importants (représentant plus de 70 % du marché) effectuent au moins deux modifications à leurs tarifs par année. Les résultats de l'évaluation de cette tarification s'appliquent donc aux polices qui ont été émises dans la seconde moitié de 1991.

L'analyse de la comparaison de cette tarification avec les coûts qu'elle aura à supporter révèle que celle-ci est insuffisante de 2 % pour une couverture complète. Les résultats par garantie sont, quant à eux, sensiblement différents. Ainsi, la garantie responsabilité civile est juste suffisante, celle en collision l'est de 8 % et celle en accident sans collision ni versement est insuffisante de 19 %. La suffisance de la garantie collision reflète le fait que la fréquence

de cette garantie a été beaucoup plus faible que prévue au deuxième semestre de 1991 et qu'elle n'était pas incorporée à la tarification supportant l'analyse. L'insuffisance de la garantie accident sans collision ni versement reflète, quant à elle, une hausse plus grande que prévue des vols d'automobiles.

Comme la section 3.1 l'a démontré, l'analyse de cette tarification ne serait pas complète sans tenir compte des revenus d'investissement. L'impact prévu de ceux-ci, selon l'étude de l'Inspecteur général, se situe environ à 3 % pour cette tarification en vigueur de juillet 1991 à décembre 1991. La tarification pratiquée à la fin de 1991 est donc, dans l'ensemble, légèrement suffisante. Il faut toutefois mentionner que cette analyse repose sur des estimations et qu'elles sont dépendantes de la réalisation des hypothèses, notamment au niveau des conditions économiques à venir.

Toutefois, les primes qui ont été exigées en 1991 ne se refléteront pas toutes dans les résultats de l'année 1991. Cela est attribuable au fait que la prime est émise pour une période d'une année, ce qui fait qu'une prime exigée en 1991 est évaluée pour couvrir des sinistres qui surviendront en 1991 et en 1992.

Cette tarification n'étant en vigueur que pour une période de six mois, ce n'est donc pas une image complète des résultats prévus pour 1992. En fait, le niveau de suffisance de cette tarification se répercute sur les résultats techniques de 1991 et 1992. Par conséquent, il ne faut pas comparer le résultat du fondement statistique avec les résultats techniques globaux des années 1991 et 1992. La suffisance déterminée ne s'applique qu'aux polices qui ont été émises pendant une période de six mois.

CHAPITRE IV

4. LES DIFFÉRENCES ENTRE LES ASSURÉS

Tous les assurés ne paient pas la même prime. Les assureurs exigent, en effet, de leurs assurés des primes qui varient en vertu du risque de réclamations qu'ils perçoivent de chacun d'eux. Cette différenciation est à la base de la classification des risques décrite à l'annexe C.

Le présent chapitre montre, principalement à l'aide d'exemples, quelle est la réalité de la classification des risques de voitures de tourisme en 1991, en se basant sur les pratiques définies aux manuels de tarifs déposés par les assureurs et sur les résultats fournis par le Plan statistique du Québec.

Le Plan statistique du Québec fournit en effet les résultats détaillés de l'expérience des assurés. Les données qu'il produit permettent, entre autres, de comparer les coûts de l'assurance aux primes exigées par les assureurs. On comparera ainsi les coûts les plus récents des classes, des dossiers et des territoires, basés sur l'expérience de 1990, aux primes exigées en 1991 par les assureurs.

On ira cependant plus loin dans la détermination de la prime exigée de chaque assuré en utilisant aussi, là où c'est possible, un plus grand dénominateur commun sensiblement plus étendu que celui considéré dans le Plan statistique du Québec.

4.1 L'assuré en tant qu'élément de risque

Le conducteur d'un véhicule est sans contredit l'élément principal affectant le risque d'accident. L'utilisation du véhicule constitue, dans la grande majorité des cas, l'élément déterminant de la survenance d'un accident.

Les classes d'assurés se veulent le reflet, dans la classification traditionnelle, de l'utilisation qui est faite du véhicule assuré. Dans la définition du Plan statistique du Québec, elles sont structurées selon l'âge, le sexe et, pour les hommes, l'état civil. Le kilométrage parcouru et l'utilisation du véhicule sont aussi utilisés pour les assurés de 25 ans et plus.

Au tableau 4.1, les primes exigées par les assureurs en 1991 sont comparées aux résultats d'expérience les plus récents, soit ceux de 1990. Les primes exigées, ainsi que le coût moyen des sinistres par véhicule assuré, y sont présentés sous forme de coefficients d'écart par rapport à la prime moyenne et au coût moyen des sinistres par véhicule assuré dans l'ensemble du Québec, pour les garanties de responsabilité civile et de collision. Le Plan statistique du Québec ne montre pas les coûts de chacune des classes d'assurés pour la garantie d'accident sans collision ni versement. Les primes exigées par les assureurs pour chacune des classes d'assurés ont néanmoins été illustrées également pour cette garantie. La proportion d'assurés dans chacune des classes est aussi présentée.

L'avantage de présenter les résultats de cette façon est qu'on peut faire abstraction de la suffisance des tarifs qui, comme on l'a vu au chapitre III, varie énormément par garantie. Cette approche aide donc à mettre en évidence les différences par classe d'assurés.

Les résultats du tableau 4.1 montrent que l'étendue des primes et des coûts en responsabilité civile est moins importante qu'en collision. Les primes d'accident sans collision ni versement varient sensiblement moins que celles des deux autres garanties.

TABLEAU 4.1

PRIMES EXIGÉES ET COUTS DES SINISTRES SELON LA CLASSE DE CONDUCTEUR ET LA GARANTIE POUR LES VOITURES DE TOURISME (coefficients d'écarts par rapport à l'ensemble)

CLASSE DE CONDUCTEUR	RESPONSABILITÉ CIVILE			COLLISION			ASCNV**	
	DISTR.(%)	PRIME	COUT*	DISTR.(%)	PRIME	COUT*	DISTR.(%)	PRIME
01	37,0	0,80	0,81	36,6	0,86	0,86	37,0	0,92
02	36,8	0,95	0,97	39,7	0,92	0,90	36,8	0,95
03	8,2	1,06	1,06	9,1	1,05	1,04	8,2	0,95
04	2,6	1,52	1,37	1,8	2,03	1,80	2,6	1,42
06	2,7	0,57	0,59	2,9	0,73	0,83	2,7	0,98
07	3,8	1,44	1,59	4,3	1,30	1,35	3,8	1,08
08	0,0	1,96	2,32	0,0	2,70	3,61	0,0	1,64
09	0,7	1,59	1,58	0,6	1,63	2,15	0,7	1,51
10	0,7	2,57	2,28	0,1	4,74	5,93	0,7	1,74
11	1,2	2,32	1,83	0,3	4,02	4,18	1,2	1,70
12	1,5	1,94	1,76	0,7	2,81	2,78	1,5	1,56
13	1,5	1,70	1,65	1,0	2,25	2,31	1,5	1,54
18	1,0	1,40	1,39	0,7	1,68	2,09	1,0	1,19
19	2,3	1,28	1,24	2,2	1,39	1,43	2,3	1,13
TOTAL	100,0	1,00	1,00	100,0	1,00	1,00	100,0	1,00
CLASSES 1,2,3	82,0	0,90	0,91	85,4	0,94	0,93	82,0	0,94
AUTRES	18,0	1,47	1,42	14,6	1,26	1,31	18,0	1,29
TOTAL	100,0	1,00	1,00	100,0	1,00	1,00	100,0	1,00

* Coût moyen des sinistres par véhicule assuré
** Accident sans collision ni versement

Pour les garanties de responsabilité civile et de collision, les coefficients d'écart des primes exigées des assurés de certaines classes se rapprochent beaucoup des coûts encourus, alors que les écarts sont significatifs entre les coefficients d'autres classes. En effet, les classes 01, 02 et 03 sont celles où les coefficients d'écart se ressemblent le plus. Ces classes représentent plus de 80% des assurés du Québec et possèdent donc les statistiques les plus stables. Les coefficients des primes et des coûts des autres classes sont habituellement beaucoup moins rapprochés que ceux des classes 01, 02 et 03.

D'une façon générale, le niveau de la prime décroit avec l'âge de l'assuré. En fait, si l'on exclut les assurés de 25 ans et plus qui utilisent leur véhicule pour affaires (classe 07), les primes (et les coûts) des assurés les plus âgés font vraiment classe à part.

On ne peut cependant douter que, malgré la crédibilité de leurs résultats, ces classes souffrent d'un fort manque d'homogénéité créant des iniquités parmi les assurés qui les composent. Il est, en effet, illusoire de croire que les 1,2 millions de véhicules assurés à la classe 02 ont des conducteurs ayant des caractéristiques suffisamment semblables pour qu'on en exige la même prime. Il en est de même pour les 1,2 millions véhicules de la classe 01.

Il n'est donc pas surprenant qu'avec la capacité qui prévaut dans le marché, les assureurs aient segmenté davantage la classification traditionnelle de ces assurés. Pour accaparer la plus grande part de cette clientèle, les assureurs ont introduit de nombreux critères qu'on a qualifiés de "rabais" puisqu'ils diminuaient la prime offerte aux "meilleurs assurés". Ces rabais sont décrits à l'annexe C. Les rabais les plus importants affectent principalement les assurés des classes 01 et 02, de même que ceux de la classe 03.

Cependant, les assureurs considèrent l'âge et le sexe de l'assuré dans la tarification, de façon beaucoup plus importante que ce que la classification traditionnelle selon le Plan statistique du Québec permet d'analyser.

A cet effet, le tableau 4.2 indique les primes exigées des assurés québécois à la fin de 1991 selon leur âge et leur sexe, de même que les coefficients d'écart de primes selon l'âge de l'assuré comparativement à l'assuré moyen de 35 ans.

Les primes indiquées réfèrent à une couverture complète, comprenant une limite de garantie de 1 million $ en responsabilité civile et des franchises de 250 $ et 50 $ respectivement en collision et en accident sans collision ni versement. L'assuré(e) pris en exemple demeure à Laval, conduit une Honda Accord LX 1989, l'utilise pour aller travailler, mais pas à des fins commerciales. Il n'est pas éligible aux rabais pour occupation spécifique ni à ceux pour pluralité de véhicules. A part l'assuré de 16 ans, tous renouvellent leur contrat avec leur assureur.

Les hommes paient donc plus que les femmes. Leur prime moyenne, à près de 1 100 $, est supérieure à celle des femmes de plus du tiers. La surprime qu'on exige est énorme, de l'ordre de 130 %, pour les jeunes de moins de 20 ans. Ces distinctions s'atténuent rapidement jusqu'à 30 ans, sans disparaître. Plusieurs assureurs, dans leur segmentation des classes traditionnelles "d'adultes", offrent en effet un avantage non négligeable aux femmes par rapport aux hommes du même âge, ces derniers devant débourser 8 % de plus pour la même protection.

TABLEAU 4.2
PRIMES ET COEFFICIENTS D'ÉCART DE PRIMES SELON L'AGE ET LE SEXE DES ASSURÉS

AGE	SEXE HOMME ($)	SEXE FEMME ($)	ÉCART* (%)	PRIME "UNISEXE" ($)	COEFFICIENT D'ÉCART**
16	4 008	1 769	127	3 341	4,19
18	3 850	1 645	134	3 072	3,85
20	2 528	1 321	91	2 123	2,66
22	1 566	968	62	1 348	1,69
24	1 398	965	45	1 216	1,53
25	1 057	808	31	975	1,22
30	866	799	8	833	1,05
35	824	764	8	797	1,00
40	815	752	8	785	0,98
45	782	724	8	756	0,95
50	758	703	8	734	0,92
55	749	695	8	729	0,91
60	748	695	8	725	0,91
65	724	677	7	710	0,89
TOTAL	1 098	817	34	984	1,23

* $\frac{\text{Prime de l'assuré de sexe masculin}}{\text{Prime de l'assuré de sexe féminin}} - 1.$

** Coefficient d'écart par rapport à l'assuré de 35 ans.

Tant pour les femmes que pour les hommes, la prime exigée diminue avec l'âge de l'assuré. L'assuré "unisexe" de 16 ans paie 4,2 fois la prime de l'assuré moyen de 35 ans. De plus, comme preuve que la classification traditionnelle selon l'âge et le sexe est pour le moins discutable, on voit que la prime diminue constamment, même parmi les assurés de plus de 30 ans pour lesquels on ne considère habituellement que l'utilisation du véhicule dans la détermination des primes.

Les assureurs ont donc, par leurs pratiques de rabais, selon l'âge surtout, rendu non significative la classification traditionnelle des voitures de tourisme selon la classe d'assurés. On voit que l'âge de l'assuré a encore plus d'impact qu'auparavant dans la tarification et que, d'une façon générale, les femmes sont favorisées par rapport aux hommes.

4.2 L'expérience de réclamations

L'industrie de l'assurance considère l'expérience de réclamations dans la détermination de la prime. Le dossier de conduite est la variable de la classification traditionnelle incluse au Plan statistique du Québec pour considérer cette expérience. Comme le démontre l'annexe C, il varie selon l'expérience passée des accidents responsables.

Le dossier est généralement le même pour toutes les garanties, c'est-à-dire que la prime des trois garanties de la couverture complète est affectée par un accident responsable, et non seulement celle de la garantie impliquée.

Cette approche revient à estimer que le fait d'être responsable d'un accident (selon la garantie de collision) augmente la probabilité de subir un accident de la route n'impliquant pas la responsabilité (selon la responsabilité civile) et de subir un sinistre remboursable selon l'accident sans collision ni versement. On considère ainsi qu'il est "normal" que la prime soit ajustée à la hausse à la suite d'un accident responsable, et "injuste d'être pénalisé" pour un accident non responsable.

Les assureurs n'ont que peu utilisé cette définition du dossier de conduite. En effet, dès le premier Rapport sur la tarification en assurance automobile de 1978, on a relevé l'utilisation de "pardon" d'un sinistre responsable aux assurés des meilleurs dossiers. L'application du dossier 3 ans sans accident à un nouvel assuré ayant suivi un cours de conduite a aussi affecté la réalité des dossiers de conduite. La presque totalité des assurés ont ainsi été classés aux meilleurs dossiers.

C'est ce que montre le tableau 4.3, en plus de la comparaison entre les coefficients d'écart des primes exigées en 1991 et ceux des coûts subis en 1990 pour les voitures de tourisme. La combinaison des coefficients d'écart de coûts des dossiers 5 et 6 ainsi que ceux des dossiers 3 et 4, est rendue nécessaire parce que les résultats de l'ensemble de l'industrie ne les scindent pas.

Il est possible d'y constater qu'environ 90 % des assurés sont aux dossiers 5 et 6. Les primes et les coûts des sinistres de ces dossiers sont significativement inférieurs à ceux des autres dossiers de conduite, surtout pour les garanties de responsabilité civile et de collision. Les variations de coefficients d'écart de primes d'accident sans collision ni versement sont moins importantes, puisqu'un certain nombre d'assureurs, parmi les plus importants, ne tarifient pas cette garantie en fonction du dossier de conduite.

Les coefficients d'écart de primes se rapprochent de ceux des coûts seulement pour la combinaison des dossiers 5 et 6. Ce résultat n'est pas surprenant, car ces dossiers contiennent la presque totalité des assurés. Les coefficients d'écart des autres dossiers suivent généralement une tendance à la hausse à l'approche du dossier 0, mais la prime et le coût divergent plus que ne le font ceux des dossiers 5 et 6.

Ces données démontrent que l'industrie a en quelque sorte dénaturé l'utilisation du dossier de conduite comme élément de tarification. Il est donc tout à fait normal que les assureurs aient tenté de mieux définir leurs "meilleurs" assurés afin de leur accorder une prime aussi concurrentielle que possible.

TABLEAU 4.3

LES PRIMES EXIGÉES ET LES COUTS MOYENS DES SINISTRES PAR VÉHICULE ASSURÉ SELON LE DOSSIER DE CONDUITE ET LA GARANTIE POUR LES VOITURES DE TOURISME (COEFFICIENTS D'ÉCART PAR RAPPORT A L'ENSEMBLE)

	RESPONSABILITÉ CIVILE			COLLISION			ASCNV*	
DOSSIERS	DISTR.(%)	PRIME	COUT	DISTR.(%)	PRIME	COUT	DISTR.(%)	PRIME
6	41,7	0,91	N/D **	43,0	0,89	N/D	41,7	0,99
5	46,1	1,00	N/D	48,2	1,00	N/D	46,1	1,00
5***	87,8	0,96	0,95	91,2	0,95	0,93	87,8	1,00
4	1,9	1,16	N/D	1,6	1,33	N/D	1,9	1,03
3	7,4	1,22	N/D	4,9	1,41	N/D	7,4	1,03
3***	9,3	1,21	1,33	6,5	1,39	1,71	9,3	1,03
2	0,8	1,40	1,26	0,6	1,66	1,41	0,8	1,06
1	1,0	1,55	1,39	0,8	1,93	1,58	1,0	1,06
0	1,1	1,79	1,55	0,9	2,25	1,82	1,1	1,06
TOTAL	100,0	1,00	1,00	100,0	1,00	1,00	100,0	1,00

* Accident sans collision ni versement.
** Non disponible.
*** Moyenne des dossiers 5 & 6 et 3 & 4.

C'est ainsi que des rabais ont été accordés au renouvellement et dans d'autres circonstances, aux assurés n'ayant pas soumis de réclamation pendant une certaine période, résultant en une modification de la classification traditionnelle selon le dossier de conduite. Ces rabais considèrent l'expérience de réclamations selon toutes les garanties de la couverture complète et incluent souvent d'éventuelles contraventions ou condamnations au Code de la sécurité routière. Les assureurs ont, pour ce faire, et si l'assuré les y autorise, accès aux fichiers de contraventions de la S.A.A.Q..

Le tableau 4.4 passe donc outre à la classification traditionnelle, en présentant les primes et les coefficients d'écart de primes en vigueur à la fin de 1991 selon l'expérience de réclamations et de contraventions pour l'assuré type de 35 ans défini pour les besoins du tableau 4.2.

Le "meilleur" assuré est celui qui n'a jamais subi de sinistre ni encouru de contravention en conduisant son véhicule. On considère habituellement l'expérience de réclamations sur 5 ou 6 ans, celle de contraventions sur 3 ans. Il est important de rappeler ici que, dans l'exemple du tableau 4.4, tous les assurés renouvellent depuis plusieurs années leur contrat avec le même assureur. Celui-ci connait donc bien l'expérience de sinistres de son client.

Un sinistre en responsabilité civile selon la Convention d'indemnisation directe est un accident de la route dans lequel la responsabilité de l'assuré n'est pas engagée; elle l'est dans le cas d'un sinistre en collision. Les sinistres mettant en cause l'accident sans collision ni versement ne mettent pas non plus en cause la responsabilité de l'assuré, car on parle alors de vols, de bris de vitre, ou d'autres événements similaires.

Le tableau 4.4 montre très clairement que les primes exigées des assurés ne varient pas qu'en fonction des accidents responsables. Les sinistres sans responsabilité et les contraventions survenus durant les 3 dernières années font hausser, de façon significative, la prime exigée lors du renouvellement de la police.

TABLEAU 4.4
PRIMES ET COEFFICIENTS D'ÉCART SELON L'EXPÉRIENCE DE RÉCLAMATIONS ET DE CONTRAVENTIONS

	PRIMES			COEFFICIENTS D'ÉCART		
	Pour une couverture complète, résultant d'un sinistre en					
AUCUN SINISTRE	R.C. *	COLL **	ASCNV ***	R.C. *	COLL **	ASCNV ***
0 contravention/3 ans	818	818	818	1,00	1,00	1,00
1 contravention/3 ans	822	822	822	1,00	1,00	1,00
2 contraventions/3 ans	891	891	891	1,09	1,09	1,09
3 contraventions/3 ans	1093	1093	1093	1,34	1,34	1,34
AUCUNE CONTRAVENTION, 1 SINISTRE SURVENU IL Y A						
48-60 mois	818	896	818	1,00	1,10	1,00
36-48 mois	818	900	818	1,00	1,10	1,00
24-36 mois	836	938	836	1,02	1,15	1,02
12-24 mois	838	942	836	1,02	1,15	1,02
0-12 mois	839	947	838	1,03	1,16	1,02
2 SINISTRES SURVENUS IL Y A						
24-36 mois	1002	1412	980	1,22	1,73	1,20
12-24 mois	1009	1476	984	1,23	1,80	1,20
0-12 mois	1034	1635	1007	1,26	2,00	1,23
3 SINISTRES EN 3 ANS DONT 1 DANS LES DERNIERS 12 MOIS	1112	2282	1032	1,36	2,79	1,26
4 SINISTRES EN 3 ANS DONT 1 DANS LES DERNIERS 12 MOIS	1133	2457	1045	1,39	3,00	1,28

* RESPONSABILITÉ CIVILE
** COLLISION
*** ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT

En fait les assureurs ne considèrent pas la survenance d'une première contravention en 3 ans, mais réagissent sévèrement à la survenance de contraventions subséquentes. Trois contraventions en 3 ans haussent en effet la prime de 34 %.

C'est sensiblement plus que la hausse exigée à la suite d'un seul accident, qu'il soit responsable ou non. On voit en effet que, dans l'ensemble, les assureurs augmentent légèrement la prime exigée durant les 3 années suivant un sinistre non responsable. Un sinistre responsable implique, cependant, une surprime plus importante qui demeure élevée durant les 5 années prises en exemple au tableau 4.4. Ces hausses sont dues au retrait de rabais car, même pour un accident responsable, un premier sinistre n'influence pas le dossier de conduite de la classification traditionnelle.

Deux, trois ou quatre sinistres en 3 ans entraînent des hausses beaucoup plus importantes de la prime exigée des assurés. Il s'agit alors de la perte graduelle de tous les rabais offerts, de l'introduction de surprimes pour "fréquence élevée" et même, dans le cas de sinistres survenus en collision, la perte des dossiers 5 et 6, ainsi que la chute au dossier 0. Il arrive même souvent qu'un assuré ayant subi trois ou quatre accidents ne puisse retrouver sa prime dans le manuel de l'assureur : le manuel indique seulement au courtier ou au souscripteur qu'il n'est pas autorisé à engager la compagnie, et qu'il doit lui référer la décision.

Le principe de pénaliser les assurés seulement suite à un accident responsable a donc été délaissé, car les rabais offerts par les assureurs sont souvent en rapport avec l'expérience de l'ensemble des réclamations soumises et des contraventions survenues. De plus, grâce aux rabais offerts lors du renouvellement de la police, une prime inférieure est accordée aux assurés dont ils connaissent l'expérience.

Dans l'ensemble, donc, l'industrie continue de tarifer les assurés en se basant sur leur expérience passée, et ce, de façon encore plus importante que décrite dans la classification traditionnelle, en ajoutant les sinistres sans responsabilité et même les contraventions aux critères déterminant la prime.

4.3 L'endroit où le véhicule est utilisé

Une autre variable de risque en assurance automobile est l'environnement routier où le véhicule est utilisé. Une région urbaine à grande densité de circulation, par exemple, aura une sinistralité différente d'une autre où la densité de circulation est faible et où une plus grande proportion des routes ne sont pas asphaltées.

La classification utilise le territoire afin d'établir les différences entre les divers environnements routiers. On y classe l'assuré en fonction du territoire où son véhicule est habituellement utilisé et garé. Le Plan statistique du Québec définit vingt "zones statistiques" pour fins de cueillette de l'expérience des assurés. Ces vingt zones recoupent l'ensemble de la superficie du Québec. Elles sont définies à l'annexe C.

Le tableau 4.5 montre les coefficients d'écart de primes ainsi que ceux de coûts pour chacune des vingt zones. On y met en évidence les coefficients de chacune des trois garanties formant la couverture complète. L'utilisation de coefficients d'écart permet de constater que les assurés de la zone 804 paient en moyenne 1,38 fois la prime de l'ensemble du Québec pour la couverture complète alors qu'il en coûte en moyenne 1,39 fois la moyenne pour leur fournir cette protection.

TABLEAU 4.5
PRIMES EXIGÉES ET COUTS ESTIMÉS DE L'ASSURANCE SELON LA ZONE ET LA GARANTIE POUR LES VOITURES DE TOURISME (COEFFICIENTS D'ÉCART PAR RAPPORT A L'ENSEMBLE)

	RESP. CIVILE		COLLISION		ASCNV*		COUVERTURE COMPLETE	
ZONE	PRIME	COUTS#	PRIME	COUTS#	PRIME	COUTS#	PRIME	COUTS#
804	1,43	1,42	1,29	1,20	1,48	1,62	1,38	1,39
821	1,13	1,19	1,05	1,04	1,15	1,16	1,10	1,12
822	1,19	1,19	1,10	1,06	1,22	1,29	1,16	1,17
823	1,11	1,06	1,05	1,00	1,09	1,12	1,08	1,05
824	1,00	0,97	0,97	1,00	0,91	0,85	0,97	0,95
825	1,11	1,11	1,04	1,02	1,08	1,21	1,07	1,10
806	0,88	0,94	0,79	0,85	0,74	0,76	0,81	0,85
826	0,81	0,85	0,77	0,84	0,68	0,65	0,76	0,79
802	1,08	1,04	1,01	0,95	0,94	0,77	1,02	0,93
807	0,77	0,78	0,84	0,83	0,66	0,72	0,78	0,78
827	0,76	0,79	0,84	0,93	0,66	0,73	0,77	0,83
815	0,79	0,83	0,85	0,92	0,67	0,84	0,79	0,87
808	0,86	0,90	0,96	1,04	0,76	0,85	0,88	0,94
828	0,77	0,75	0,81	0,79	0,65	0,62	0,76	0,73
842	0,81	0,84	0,97	1,10	0,71	0,67	0,86	0,89
843	0,72	0,70	0,86	0,92	0,62	0,60	0,76	0,76
829	0,94	0,94	1,02	1,20	1,00	0,91	0,99	1,04
860	0,95	1,02	0,99	1,03	0,98	0,85	0,97	0,97
861	0,88	0,89	1,02	1,07	1,12	1,05	1,00	1,00
850	1,06	1,06	1,22	1,24	0,96	0,88	1,11	1,08
ENSEMBLE DU QUÉBEC	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

* : Accident sans collision ni versement.
\# : Coût estimé de l'assurance en 1991.

Ceci implique directement que, nonobstant la suffisance des primes, les assureurs exigent juste ce qu'il faut des assurés de la zone 804. Un coefficient d'écart de primes sensiblement plus élevée que celui de coûts serait l'image d'une zone dans laquelle les assureurs font fi des coûts en faveur d'une recherche de marché.

Comme le présente le tableau 4.5, il y a généralement, pour chacune des zones, peu de différences importantes entre les coefficients d'écart de primes et ceux de coûts d'une couverture complète pour les voitures de tourisme. De plus, ces différences semblent être plus le fait d'une sinistralité exceptionnelle pour une garantie plutôt que pour l'ensemble.

Par exemple, les différences entre la prime et le coût enregistrées pour les zones 802 et 815 proviennent principalement d'un mauvais appariement entre les deux éléments en accident sans collision ni versement. Dans la zone 804, par contre, une prime relativement élevée par rapport au coût en collision est contrebalancée par une sinistralité extrêmement élevée en accident sans collision ni versement.

Les coûts et les primes varient aussi beaucoup selon le territoire. Les zones de la région de Montréal (804 et 821 à 825) ont, dans leur ensemble, les primes et les coûts les plus élevés, alors que les régions rurales, particulièrement la zone 828, jouissent de primes et de coûts significativement moins élevés que la moyenne. La différence la plus importante est en accident sans collision ni versement où la prime de la zone 804 est 2,4 fois plus élevée que celle de la zone 843, alors que les coûts y sont 2,7 fois supérieurs.

L'assurance des voitures de tourisme étant très concurrentielle, peu d'assureurs n'utilisent que les vingt zones du Plan statistique du Québec dans leur tarification.

Dans les faits, seules les zones 828 et 850 ne sont subdivisées par aucun assureur, alors que la zone 861 ne l'est que par un d'entre eux. A l'autre extrême, les zones 823 et 842 sont subdivisées par plus de la moitié des assureurs y faisant affaire.

Les subdivisions ne sont pas toujours très importantes. Une proportion significative résulte en effet de définitions de territoires n'incluant qu'un nombre restreint de municipalités n'appartenant pas à la zone statistique de la presque totalité du territoire. De telles situations proviennent souvent de l'allocation de "territoires" à des courtiers ou à des bureaux de vente.

De plus, certains assureurs accordent des rabais de primes à leurs assurés en contrepartie d'une utilisation plus restreinte de leur véhicule à l'intérieur du territoire. C'est ainsi qu'ils accordent, par exemple, un rabais aux assurés de la rive sud immédiate de Québec (zone 826) qui ne traversent pas sur la rive nord (zone 806) pour aller au travail.

Dans l'ensemble, le territoire de tarification a subi, comme la classe d'assurés et le dossier de conduite, des modifications de la part des assureurs fondées sur une recherche poussée de la clientèle jugée la plus intéressante. Il ne semble cependant pas avoir perdu sa signification ni sa relation avec le risque.

4.4 Le véhicule assuré

Le véhicule conduit par l'assuré est le dernier et probablement le deuxième en importance après l'assuré lui-même, des éléments considérés dans la tarification de l'assurance automobile. Il est, dans le contexte québécois, celui qui détermine la sévérité des réclamations présentées aux assureurs.

C'est ainsi que les groupes de tarification des véhicules définissent les montants de perte attendus de chaque voiture de tourisme. Les groupes sont fondés sur la valeur des véhicules et sur leur propension à être endommagés lors

d'un accident. La prime croissant avec le groupe, on devrait, en principe, attribuer un groupe plus élevé à un véhicule plus dispendieux ou plus susceptible de subir des dommages importants lors d'un accident qu'à un autre l'étant moins. Comme le montre le tableau des groupes de tarification présenté à l'annexe C, cette relation est généralement respectée.

Le Centre d'information sur les véhicules du Canada, auteur de la détermination des groupes de tarification à ce tableau, assigne des groupes plus élevés aux véhicules de grand luxe et à ceux de type sportif qu'aux camionnettes familiales et aux voitures de bas de gamme. Il y a cependant des différences qui ne peuvent être entièrement expliquées par la valeur du véhicule et par le niveau technologique de la mécanique.

Le grand coupable, selon l'industrie, est le vol de véhicule. On entend régulièrement parler du démantèlement de réseaux de receleurs de pièces de véhicules volés et de la supposée grande qualité des radios des véhicules de tel ou tel fabricant. Il semble clair que certains véhicules sont beaucoup plus sujets que d'autres au vol.

L'information du Plan statistique du Québec ne permet pas de juger directement de l'incidence du vol sur les coûts des sinistres de chaque type de véhicule; elle permet cependant d'avoir un aperçu de l'ampleur du phénomène au niveau de l'ensemble des véhicules assurés.

La hausse en flèche des vols de véhicules depuis quelques années a ainsi influencé la détermination du groupe attribué à certains véhicules. En effet, si l'on accepte que le groupe de tarification doit représenter l'ampleur des sinistres, la détermination du groupe est fondée sur le coût des réparations à la suite d'un accident et sur celui du remplacement de pièces volées.

Pour certains véhicules, le coût attribuable au vol est disproportionné par rapport à l'ensemble. La détermination du groupe est donc, pour ces véhicules, basée sur une proportion beaucoup plus importante du vol, couvert par l'accident sans collision ni versement.

Le fait d'attribuer à ces véhicules le même groupe de tarification pour toutes les garanties du contrat élève donc les primes des autres garanties qui ne couvrent pas le vol.

Il semble donc que l'utilisation du groupe de tarification devrait être faite de façon plus adaptée aux fluctuations des coûts de l'assurance, c'est-à-dire qu'il devrait répondre mieux aux différentes causes de sinistres, tout au moins en déterminant un groupe de tarification spécifique à la garantie d'accident sans collision ni versement.

La classification traditionnelle des voitures de tourisme ne permet pas de cerner l'ampleur des différences de primes entre les assurés. Les assureurs ont, en effet, introduit nombre de rabais et altéré l'utilisation de certains critères, ce qui fait que plusieurs pratiques de classification ne peuvent être cernées par les critères traditionnels.

Par exemple, la définition des classes d'assurés est rendue désuète par l'utilisation encore plus importante qu'auparavant de l'âge et du sexe dans la tarification des assurés. Celle des dossiers de conduite est rendue non significative suite à la considération des sinistres non responsables et des contraventions. L'ampleur des vols de véhicules mettent en évidence le fait que les groupes de tarification devraient être déterminés par garantie plutôt que pour l'ensemble du contrat. L'utilisation des territoires de tarification a été moins altérée par les assureurs; ceux-ci ont donc conservé davantage leur valeur de différenciation.

CONCLUSION

La première conclusion qui se dégage de l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1991 est que les résultats techniques se sont améliorés de façon considérable depuis l'an dernier. En effet, il a été évalué que l'année 1991 n'afficherait pas de perte d'exploitation contrairement aux années précédentes.

L'analyse révèle également que pour la période de 1982 à 1991, l'assurance automobile au Québec a été rentable pour les assureurs sans pour autant générer des profits excessifs.

Au niveau de la suffisance de la tarification pratiquée à la fin de 1991 pour les voitures de tourisme, il a été estimé que celle-ci est légèrement suffisante d'environ 1 %. Cela signifie que, dans l'ensemble, la prime payée par le consommateur à la fin de 1991 n'est pas excessive. Cependant, comme chacun des assurés représente un risque différent, cette suffisance ne saurait être la même pour tous les assurés.

L'offre d'assurance est demeurée abondante en 1991 (134 assureurs pratiquant l'assurance automobile) et la concurrence s'est avérée très intense dans le marché de l'assurance automobile au Québec, particulièrement pour les voitures de tourisme.

L'année 1991 a aussi été marquée par le début de l'utilisation du Fichier central des sinistres automobiles puisqu'il est devenu disponible pour la consultation depuis juillet 1991. Les premiers mois d'opération ont permis de constater que les principaux utilisateurs de ce fichier sont presque exclusivement les assureurs.

Finalement, l'analyse fait ressortir que le temps est venu d'effectuer une mise à jour des renseignements recueillis en vertu du Plan statistique du Québec, car ceux-ci ne correspondent plus aux critères de classification utilisés par les assureurs et que, par conséquent, l'évaluation qui en est faite tend à perdre toute signification.

ANNEXE A

GLOSSAIRE

Primes souscrites : Primes payées par les assurés pour les polices émises au cours d'une année.

Primes acquises : Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée selon le terme des polices. Par exemple, la prime d'un contrat d'un an souscrite le 1er juillet est acquise à 50 % au 31 décembre. Donc, seulement 50 % de la prime initiale est comptabilisée, comme prime acquise, pour l'année qui vient de se terminer.

Nombre de véhicules acquis : C'est le même concept que pour les primes acquises, sauf qu'il est appliqué au nombre de véhicules souscrits.

Base de présentation des données

- Année de calendrier : Les sinistres compilés sont ceux survenus dans l'année plus le développement dans la même année des sinistres survenus dans des années précédentes, le tout indépendamment de la date d'émission des polices.

- Année de survenance : Les sinistres compilés sont ceux survenus dans l'année indépendamment de la date d'émission des polices.

- Année de souscription : Les primes et les sinistres sont compilés en fonction de l'année où les polices ont été émises.

Prime moyenne par véhicule[1]	:	Montant total des primes acquises divisé par le nombre total de véhicules acquis.
Coût moyen par véhicule[1]	:	Montant total des sinistres plus les frais d'exploitation, le tout divisé par le nombre total de véhicules acquis.
Fréquence des réclamations[1]		
- au total	:	Nombre total de sinistres divisé par le nombre total de véhicules acquis sous la garantie responsabilité civile.
- par garantie	:	Nombre de sinistres d'une garantie divisé par le nombre de véhicules acquis de cette garantie.
Coût moyen des sinistres[1]		
- au total	:	Montant total des sinistres divisé par le nombre total de sinistres.
- par garantie	:	Montant des sinistres d'une garantie divisé par le nombre de sinistres de cette garantie.

---

[1] Toutes ces données sont présentées selon une base d'année de survenance.

ANNEXE B

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC (AU 19 DÉCEMBRE 1991)

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
- L'ABITIBIENNE, société mutuelle d'assurance générale	Amos, Québec
- L'ALPHA, compagnie d'assurances Inc.	Drummondville, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale des APPALACHES	St-Pierre-Baptiste, Québec
- AXA ASSURANCES Inc.	Montréal, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale de BAGOT	St-Liboire, Québec
- BEAUCE, société mutuelle d'assurance générale	Beauceville-Est, Québec
- La compagnie d'assurance BELAIR	Montréal, Québec
- BELLECHASSE, société mutuelle d'assurance générale	St-Gervais, Québec
- Les BOIS-FRANCS, société mutuelle d'assurance générale	Warwick, Québec
- Assurances générales des CAISSES DESJARDINS Inc.	Lévis-Lauzon, Québec
- CANASSURANCE, compagnie d'assurances générales Inc.	Montréal, Québec
- La CAPITALE, compagnie d'assurance générale	Québec, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale de CHARLEVOIX-MONTMORENCY	Baie St-Paul, Québec
- Les CLAIRVOYANTS, compagnie d'assurance générale Inc.	St-Césaire, Québec
- COATICOOK-SHERBROOKE, société mutuelle d'assurance générale	Coaticook, Québec
- Les COOPÉRANTS, compagnie d'assurance générale	Montréal, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
- Société mutuelle d'assurance générale de DEUX-MONTAGNES	St-Benoît Mirabel, Québec
- DORCHESTER, société mutuelle d'assurance générale	Sainte-Claire, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale de DRUMMOND	Drummondville, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale de l'EST	Bic, Québec
- L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE MONTRÉAL	Montréal, Québec
- L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE QUÉBEC	Québec, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale de FRONTENAC	Lac-Mégantic, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale de la GASPÉSIE ET DES ILES	Causapscal, Québec
- Le GROUPE ESTRIE-RICHELIEU, compagnie d'assurance	Granby, Québec
- Le GROUPE KAMOURASKA société mutuelle d'assurance générale	St-Pascal, Québec
- La société mutuelle d'assurance générale du HAUT ST-LAURENT	Ormstown, Québec
- L'INDUSTRIELLE-ALLIANCE compagnie d'assurances générales	Sillery, Québec
- L'ISLET, société mutuelle d'assurance générale	St-Jean-Port-Joli, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale du LAC ST-JEAN	Notre-Dame-d'Hébertville, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale du LAC ST-PIERRE	Baie-du-Febvre, Québec
- LANAUDIÈRE société mutuelle d'assurance générale	St-Alexis, Québec
- LAURENTIENNE AGRICOLE, compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
- LAURENTIENNE GÉNÉRALE, compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
- La LÉVISIENNE-ORLÉANS, société mutuelle d'assurance générale	St-Romuald-d'Etchemin, Québec
- LOTBINIÈRE, société mutuelle d'assurance générale	Laurier-Station, Québec
- La MAURICIENNE, société mutuelle d'assurance générale	St-Narcisse, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale de MONTMAGNY	Montmagny, Québec
- NORGROUPE assurances générales Inc.	Lévis-Lauzon, Québec
- L'OUTAOUAIS, société mutuelle d'assurance générale	St-André-Avellin, Québec
- La PORTNEUVIENNE, société mutuelle d'assurance générale	St-Basile-de-Portneuf,
- Les PRAIRIES, société mutuelle d'assurance générale	St-Édouard-de-Napierville, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale du comté de RIVIÈRE-DU-LOUP	L'Isle-Verte, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale ROUYN-NORANDA-TÉMISCAMINGUE	Ville-Marie, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale du SAGUENAY	Chicoutimi, Québec
- SÉLECTA nationale d'assurances Inc.	Montréal, Québec
- La ST-MAURICE, compagnie d'assurance	Sillery, Québec
- SOCIÉTÉ MUTUELLE DE RÉASSURANCE du Québec	Sillery, Québec
- SOCIÉTÉ NATIONALE D'ASSURANCES	Montréal, Québec
- SOULANGES, société mutuelle d'assurance générale	Côteau-Landing, Québec
- SSQ, SOCIÉTÉ d'assurances générales Inc.	Québec, Québec
- TÉMISCOUATA, société mutuelle d'assurance générale	Dégelis, Québec
- L'UNION CANADIENNE, compagnie d'assurances	Sillery, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
- UNION QUÉBÉCOISE, compagnie d'assurances générales Inc.	Trois-Rivières, Québec
- L'UNIQUE, compagnie d'assurances générales	Québec, Québec
- Société mutuelle d'assurance générale, VAL ST-FRANCOIS	Windsor, Québec
- La VALLÉE, société mutuelle d'assurance générale	Shawville, Québec
- VALMONT, société mutuelle d'assurance générale	Waterloo, Québec
- VAUDREUIL, société mutuelle d'assurance générale	Rigaud, Québec
- VERCHÈRES, société mutuelle d'assurance générale	St-Marc-sur-Richelieu, Québec

ASSUREURS A CHARTE D'UNE PROVINCE AUTRE QUE LE QUÉBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
- ANGLO CANADA General Insurance Company	London, Ontario
- La compagnie d'assurance AXA HOME	Toronto, Ontario
- La compagnie d'assurances COMMERCE ET INDUSTRIE du Canada	Toronto, Ontario
- La GERLING GLOBALE compagnie d'assurances GÉNÉRALES	Toronto, Ontario
- PAFCO compagnie d'assurances Limitée	Etobicoke, Ontario
- SCOTTISH & YORK Insurance Co. Limited	Scarborough, Ontario
- Compagnie d'assurance générale, SIMCOE & ERIE	Burlington, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
- ALLSTATE DU CANADA, compagnie d'assurance	Markham, Ontario
- ASSUREURS-GROUPES compagnie canadienne d'assurances	Toronto, Ontario
- Le BOUCLIER LAURENTIEN compagnie d'assurances	Montréal, Québec
- CANADA-VIE compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurances CANADIAN SURETY	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurance CANADIENNE COMMERCE	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurance CANADIENNE GÉNÉRALE	Scarborough, Ontario
- La compagnie d'assurance CANADIENNE PROVINCIALE	Toronto, Ontario
- CHATEAU compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
- La compagnie d'assurance CHEQUERS	Toronto, Ontario
- CHUBB DU CANADA compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
- CIGNA DU CANADA compagnie d'assurance	Scarborough, Ontario
- La CITADELLE compagnie d'assurances GÉNÉRALES	Toronto, Ontario
- CONSTITUTION DU CANADA compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
- La compagnie d'assurance CONTINENTAL DU CANADA	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurance CORNHILL DU CANADA	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurance COSECO	Régina, Saskatchewan
- Compagnie d'assurances DOMINION	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurance générale DOMINION DU CANADA	Toronto, Ontario
- ECONOMICAL, compagnie mutuelle d'assurance	Waterloo, Ontario
- L'ÉQUITABLE, compagnie d'assurances générales	Sillery, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
- La FEDERATED, compagnie d'assurance DU CANADA	Winnipeg, Manitoba
- La FÉDÉRATION compagnie d'assurances du Canada	Montréal, Québec
- GAN CANADA compagnie d'assurances	Burlington, Ontario
- La GARANTIE, compagnie d'assurance de l'Amérique du Nord	Montréal, Québec
- GÉNÉRAL ACCIDENT, compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
- Le GROUPE COMMERCE compagnie d'assurances	St-Hyacinthe, Québec
- Compagnie d'assurance GUARDIAN DU CANADA	Toronto, Ontario
- La compagnie d'assurance HALIFAX	Halifax, Nouvelle-Écosse
- Compagnie d'assurance HARTFORD DU CANADA	Willowdale, Ontario
- La compagnie d'assurances HERALD	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurance du HOME CANADIEN	Montréal, Québec
- La compagnie d'assurances JEVCO	Montréal, Québec
- MARKEL compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
- La MÉTROPOLITAINE GÉNÉRALE, compagnie d'assurance	Montréal, Québec
- La compagnie d'assurance MISSISQUOI	Frelighsburg, Québec
- La PERSONNELLE, compagnie d'assurance du Canada	Etobicoke, Ontario
- La PRUDASCO, compagnie d'assurance	Montréal, Québec
- La PRUDENTIELLE D'AMÉRIQUE, compagnie d'assurance GÉNÉRALE (Canada)	Scarborough, Ontario
- La PRUDENTIELLE D'ANGLETERRE, compagnie d'assurance générale (CANADA)	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurance du QUÉBEC	Montréal, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL
- La ROYALE DU CANADA, compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
- La SÉCURITÉ, compagnie d'assurances générales du Canada	Lévis-Lauzon, Québec
- La SÉCURITÉ NATIONALE compagnie d'assurances	Montréal, Québec
- La SOUVERAINE, compagnie d'assurance GÉNÉRALE	Calgary, Alberta
- SUN ALLIANCE compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurance TORONTO GÉNÉRALE	Scarborough, Ontario
- Compagnie d'assurance TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough, Ontario
- Compagnie d'assurance TRAFALGAR DU CANADA	Toronto, Ontario
- La compagnie d'assurance TRANSIT	Toronto, Ontario
- UNIFUND, compagnie d'assurance	Saint-Jean, Terre-Neuve
- La compagnie d'assurance UNION COMMERCIALE DU CANADA	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurances VICTORIA DU CANADA	Scarborough, Ontario
- La compagnie mutuelle d'assurance WAWANESA	Winnipeg, Manitoba
- La compagnie d'assurance WELLINGTON	London, Ontario
- ZURICH DU CANADA, compagnie d'INDEMNITÉ	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
- AETNA ACCIDENTS ET GARANTIE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
- ALLSTATE, compagnie d'assurance	Northbrook, Illinois	Markham, Ontario
- Compagnie de réassurance l'AMÉRICAINE	Princeton, New Jersey	Toronto, Ontario
- La compagnie d'assurances AMERICAN HOME	New York, New York	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurance AMERICAN ROAD	Deaborn, Michigan	Woodbridge, Ontario
- L'ANCIENNE RÉPUBLIQUE, compagnie d'assurance	Greensburg, Pennsylvanie	Hamilton, Ontario
- CHRYSLER INSURANCE Company	Southfield, Michigan	Mississauga, Ontario
- Compagnie d'assurances CONTINENTAL	New York, New York	Toronto, Ontario
- La compagnie d'assurance CONTINENTAL CASUALTY	Chicago, Illinois	Toronto, Ontario
- Société d'assurance mutuelle des EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau, Wisconsin	North York, Ontario
- Compagnie d'assurances FÉDÉRALE	Indianapolis, U.S.A.	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurance FIREMAN'S FUND	Novato, Californie	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurances GÉNÉRALES D'AMÉRIQUE	Seattle, Washington	Toronto, Ontario
- HARTFORD FIRE Insurance Company	Hartford, Connecticut	Willowdale, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIEGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
- La compagnie d'assurance HOME	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
- LIBERTY MUTUAL FIRE Insurance Company	Boston, Massachussetts	Don Mills, Ontario
- LIBERTY MUTUAL INSURANCE Company	Boston, Massachussetts	Don Mills, Ontario
- Les Souscripteurs d'assurance non maritime, membres du LLOYD'S DE LONDRES (Angleterre)	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
- Assurance LONDON	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
- LUMBERMENS MUTUAL Casualty Company	Long Grove, Illinois	Toronto, Ontario
- La compagnie d'assurance MOTORS	Détroit, Michigan	Thornhill, Ontario
- La compagnie de réassurance NAC	Greenwich, Connecticut	Willowdale, Ontario
- La compagnie d'assurances NEW HAMPSHIRE	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
- Compagnie d'assurance-incendie de NIAGARA	New York, New York	Toronto, Ontario
- La NORMAN compagnie d'assurance Limitée	Berkshire, Angleterre	Sillery, Québec
- PROGRESSIVE Casualty Insurance Company	Mayfield, Ohio	Willowdale, Ontario
- La PRUDENTIELLE compagnie d'ASSURANCE LIMITEE	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
- Assurances RELIANCE	Philadelphie, Pennsylvanie	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
– La compagnie d'assurance ST–PAUL	Saint Paul, Minnesota	Toronto, Ontario
– Compagnie d'assurance SÉCURITÉ DE HARTFORD	Farmington, Connecticut	Toronto, Ontario
– La société mutuelle d'assurance SENTRY	Steven Point, Wisconsin	Toronto, Ontario
– SKANDIA GROUPE, société anonyme d'assurances	Stockholm, Suède	Toronto, Ontario
– La SUISSE COMPAGNIE ANONYME d'assurances générales	Zurich, Suisse	Montréal, Québec
– Compagnie d'assurances maritime et incendie SUMITOMO, Ltée	Tokyo, Japon	Toronto, Ontario
– TOKIO, compagnie d'assurance maritime et incendie Ltée	Tokyo, Japon	Toronto, Ontario
– La compagnie d'assurance TRANSAMÉRICA	Woodland Hills, Californie	Toronto, Ontario
– La TRAVELERS, compagnie d'INDEMNITÉ	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
– La compagnie d'assurance UNITED STATES FIRE	Basking Ridge, New Jersey	Toronto, Ontario
– Compagnie d'assurance mutuelle UTICA	New York, New York	Toronto, Ontario
– Société d'assurances YASUDA Limitée	Tokyo, Japon	Scarborough, Ontario
– ZURICH compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto, Ontario

LISTE DES ASSUREURS FORMANT DES GROUPES

PARMI LES 15 PLUS IMPORTANTS

GROUPES	COMPAGNIES
1. GROUPE ALLSTATE	Allstate Allstate du Canada
2. GROUPE AXA CANADA	Anglo Canada Axa Home Axa Assurances
3. GROUPE DESJARDINS	Caisses Desjardins Norgroupe Sécurité
4. GROUPE ECONOMICAL	Economical Missisquoi
5. GROUPE LA LAURENTIENNE	Bouclier Laurentien Laurentienne agricole Laurentienne générale
6. GROUPE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES	Capitale Personnelle – gén.
7. GROUPE NATIONALE-NEDERLANDEN	Belair Groupe Commerce Halifax
8. GROUPE PROMUTUEL	Société mutuelle de réassurance du Québec 37 S. M. A. G.

LISTE DES ASSUREURS FORMANT DES GROUPES

PARMI LES 15 PLUS IMPORTANTS

GROUPES	COMPAGNIES
9. GROUPE PRUDENTIAL ASSURANCE	Prudasco Prudentielle ass. Ltée Prudentielle Ang. Can.
10. GROUPE ROINS HOLDING LIMITED	Québec (cie d'ass.) Royale du Canada
11. GROUPE UNINDAL	Equitable Industrielle–Alliance Union Canadienne
12. GROUPE ZURICH CANADA	Zurich Zurich du Canada – Indemnité

ANNEXE C

DESCRIPTION DES REGLES DE CLASSIFICATION

1. LES REGLES TRADITIONNELLES

a) Les territoires de tarification

Le Plan statistique du Québec divise le Québec en vingt zones statistiques pour lesquelles des statistiques sont compilées séparément.

Zone 804 — Les municipalités d'Anjou, de Montréal, de Montréal-Est, de Montréal-Nord et de Saint-Léonard.

Zone 821 — Les autres municipalités de l'Ile-de-Montréal.

Zone 822 — L'Ile-Jésus

Zone 823 — Les divisions de recensement Chambly, Laprairie et Verchères.

Zone 824 — Les divisions de recensement Beauharnois, Châteauguay, Deux-Montagnes, Iberville (municipalité d'Iberville seulement), Napierville, Saint-Jean, Soulanges, Vaudreuil.

Zone 825 — La division de recensement L'Assomption et les municipalités suivantes de la division de Terrebonne: Blainville, Boisbriand, Bois-des-Filions, Lafontaine, Lorraine, New-Glasgow, Rosemère, Saint-Antoine-des-Laurentides, Saint-Jérôme, Saint-Louis-de-Terrebonne, Sainte-Anne-des-Plaines, Sainte-Sophie, Sainte-Thérèse, Sainte-Thérèse (Bouchard) camp militaire, Sainte-Thérèse-Ouest et Terrebonne.

Zone 806 — La division de recensement Québec.

Zone 826 — Les divisions de recensement Charlevoix-Est, Charlevoix-Ouest, Lévis, Montmorency N° 1, Montmorency N° 2 et Portneuf.

Zone 802 — Les divisions de recensement Gatineau (seulement la partie sud de la frontière nord de La Pêche), Hull, Papineau (seulement la municipalité de Val-des-Monts, sections de Wakefield-Est et de Templeton) et Pontiac (seulement la municipalité de Pontiac).

Zone 807	Les divisions de recensement Compton, Frontenac, Richmond, Sherbrooke, Stanstead et Wolfe.
Zone 827	Les divisions de recensement Arthabaska, Lotbinière, Mégantic et Nicolet.
Zone 815	Les divisions de recensement Bagot, Brome, Drummond, Huntingdon, Iberville (sauf la municipalité d'Iberville), Missisquoi, Richelieu, Rouville, Saint-Hyacinthe, Shefford et Yamaska.
Zone 808	Les divisions de recensement Argenteuil, Berthier, Gatineau (sauf la partie comprise dans la zone 802) Joliette, Labelle, Montcalm, Papineau (sauf la partie comprise dans la zone 802), Pontiac (sauf la partie comprise dans la zone 802) et Terrebonne (sauf la partie comprise dans la zone 825).
Zone 828	Les divisions de recensement Champlain, Maskinongé et Saint-Maurice.
Zone 842	Les divisions de recensement Bonaventure, Gaspé-Est, Gaspé-Ouest, Matane, Matapédia et Rimouski.
Zone 843	Les divisions de recensement Beauce, Bellechasse, Dorchester, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Rivière-du-Loup et Témiscouata.
Zone 829	Les divisions de recensement Saguenay et Territoire-du-Nouveau-Québec.
Zone 860	Les divisions de recensement Chicoutimi, Lac-Saint-Jean-Est et Lac-Saint-Jean-Ouest.
Zone 861	Les divisions de recensement Abitibi et Témiscamingue.
Zone 850	La division de recensement Iles-de-la-Madeleine.

b) Les classes de conducteurs

La grande majorité des assureurs se réfèrent dans leur tarification aux 14 classes de conducteurs du Plan statistique du Québec; ces classes sont décrites ci-après.

PROMENADE SEULEMENT

Classe 01:[1]

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.
- Le véhicule ne sert pas pour aller au travail.
- Le kilométrage ne doit pas dépasser 16 000 kilomètres par an.
- Aucun conducteur homme de moins de 25 ans,[2] ni aucun conducteur femme célibataire de moins de 25 ans.
- Pas plus de deux conducteurs[2] par véhicule au domicile de l'assuré, dont chacun détient depuis au moins trois ans un permis de conduire valide.

Classe 02:

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.
- Le véhicule, utilisé pour aller au travail et en revenir, ne fait pas plus de 16 kilomètres par trajet.
- Aucun conducteur homme de moins de 25 ans,[2] ni aucun conducteur femme célibataire de moins de 25 ans.

---

1 Voir définition de la classe 06.

2 A l'exclusion de celui faisant l'objet d'une déclaration comportant une classe 06.

Classe 02:[3] (suite)

- Pas plus de deux conducteurs[4] par véhicule au domicile de l'assuré, dont chacun détient depuis au moins trois ans un permis de conduire valide.

Classe 03:

- Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.

Classe 04:

- Le conducteur principal est un homme célibataire de 25 à 29 ans inclusivement.

AFFAIRES ET PROMENADE

Classe 07:

- Le conducteur principal a 25 ans et plus.

CONDUCTEURS OCCASIONNELS HOMMES DE MOINS DE 25 ANS

Classe 06:

- La présence d'un conducteur occasionnel homme de moins de 25 ans doit faire l'objet d'une déclaration supplémentaire portant sur la classe 06, lorsque le conducteur principal est tarifé en vertu de la classe 01, 02, 03, 04 ou 07.

CONDUCTEURS PRINCIPAUX DE MOINS DE 25 ANS

Classe 08:[5]

- Homme marié:
  Age: 20 ans et moins.

---

[3] Voir définition de la classe 06.

[4] A l'exclusion de celui faisant l'objet d'une déclaration comportant une classe 06.

[5] Voir définition de la classe 06.

Classe 09:

- Homme marié:
  Age: 21, 22, 23 ou 24 ans.

Classe 10:

- Homme célibataire:
  Age: 18 ans et moins.

Classe 11:

- Homme célibataire:
  Age: 19 et 20 ans.

Classe 12:

- Homme célibataire:
  Age: 21 et 22 ans.

Classe 13:

- Homme célibataire:
  Age: 23 et 24 ans.

Classe 18:

- Femme:
  Age: 20 ans et moins.

Classe 19:

- Femme:
  Age: 21, 22, 23 ou 24 ans.

c) Les dossiers de conduite

Les dossiers de conduite sont établis en tenant compte des accidents impliquant l'assuré ou le conducteur principal, l'automobile ou toute autre automobile l'ayant remplacée pendant une certaine période.

Un accident est défini comme tout événement ayant entrainé des dommages corporels ou matériels aux tiers ou des dommages à la voiture par collision du fait de la propriété, de l'usage ou de la conduite d'un véhicule.

Ne sont toutefois pas considérés comme résultant d'un accident les dommages causés à un véhicule par un conducteur non identifié, si le fait est signalé aux autorités policières dans les 24 heures; ou les dommages causés à un véhicule alors qu'il était stationné légalement; ou le paiement total au chapitre A des dommages causés au véhicule en vertu de l'application de la convention d'indemnisation directe; ou les frais de sinistres, les déboursés au titre de l'assurance individuelle et les frais de soins d'urgence.

Le Plan statistique du Québec définit sept dossiers de conduite qui sont les suivants:

DOSSIER DE CONDUITE	DÉFINITION
6	Six années sans accident
5	Cinq années sans accident
4	Quatre années sans accident
3	Trois années sans accident
2	Deux années sans accident
1	Une année sans accident
0	Moins d'une année sans accident

d) Les groupes de tarification des véhicules

Dans leur tarification, les assureurs tiennent compte du type de véhicules que l'assuré conduit. Pour ce faire, ils regroupent la multitude de véhicules se différenciant par la marque, le modèle et l'année de fabrication. Ce sont les groupes de tarification des véhicules.

Le tableau suivant donne des exemples de classification pour certains véhicules qui sont tirés des tables de groupes proposées à l'industrie par le Centre d'information sur les véhicules du Canada. Ce dernier base sa détermination des groupes sur de l'information tirée du Plan statistique du Québec. Toutes les possibilités de groupes ne sont pas représentées ici.

GROUPES DE VÉHICULES ATTRIBUÉS A CERTAINS MODELES

MARQUE/MODELE	CODE	ANNÉE DE MODELE									
MINI-FOURGONNETTES		92	91	90	89	88	87	86	85	84	83
DODGE CARAVAN LE	2661	10	10	9	7	7	7	6	6	5	
FORD AEROSTAR WINDOW VAN	3652	11	10	9	8	7	7	6	6		
MAZDA MPV PASSENGER VAN	357	10	10	10	9						
PONTIAC TRANS SPORT SE	6477	10	11	11							
VOITURES DE LUXE											
BMW 325	9124	16	15	14	12	12	12	10	10		
LINCOLN CONTINENTAL	4102	15	14	14	13	12	12	11	10	9	9
MERCEDES BENZ 190E 2.6	9254	16	16	15	14	13	13				
SAAB 9000 S	517	-	14	13	12	12	11				
VOLVO 740 (744)	632	-	12	11	10	10	10	9	9		
VOITURES DE PRIX ELEVE											
ACURA INTEGRA GS	229	13	12	11							
FORD TAURUS LX	3427	11	10	10	9	8	8	7			
NISSAN MAXIMA	804	12	12	12	11	10	10	9	8	7	
OLDSMOBILE CUTLASS SUPREME	5307	10	10	10	10	9	9	8	8	6	6
PONTIAC GRAND PRIX STE	6473	12	11	11							
VOITURES DE PRIX MOYEN											
CHEVROLET CAVALIER	5570	10	9	9	8	8	8	7	6	5	5
FORD TEMPO LX	3424	9	9	9	8	8	8	7			
HONDA ACCORD LX	209	10	10	10	9	9	9	7	7	6	6
HYUNDAI SONATA GLS	525	10	10	10	9						
MAZDA 626	334	11	11	11	10	9	9	8	8	6	6
TOYOTA CAMRY	450	10	10	10	9	8	8	7	7	6	5
VOLKSWAGEN JETTA DIESEL	9336	12	11	11	9	9	9	8	7	6	6
VOITURES ÉCONOMIQUES											
FORD ESCORT LX	3414	10	9	9	8	8	8	7	6	5	
HONDA CIVIC DX HATCHBACK	246	10	10	10	8	8	7	6	6	5	
NISSAN SENTRA	813	10	10	10	9	9	9	7	7		
SUZUKI SWIFT HATCHBACK	758	9	9	9	8						
TOYOTA TERCEL	433	10	9	9	8	8	7	6	6	5	5
VOLKSWAGEN GOLF	9352	11	10	10	9	9	8	7	7		
VOITURES SPORTIVES											
CHEVROLET CAMARO Z28	5504	14	13	13	12	12	11	9	9	8	8
EAGLE TALON TSi TURBO	7823	13	12	12							
HONDA CIVIC CRX Si	250	-	11	10	9	9	8				
TOYOTA CELICA GTS LIFTBACK	456	13	13	13	12	12	10	8	8	7	
VOLKSWAGEN GOLF GTI 16 V.	9452	13	13	13	12	12					

2. LES MAJORATIONS

Afin de refléter une expérience de conduite jugée moins reluisante, la plupart des assureurs imposent des majorations aux assurés responsables de nombreux accidents ou condamnés pour diverses infractions aux lois régissant la circulation routière ou au Code criminel.

Les assureurs utilisent généralement les pourcentages de majoration basés sur les conditions du Plan de répartition des risques établies par le Groupement des assureurs automobiles.

Les primes doivent être majorées en fonction du barème ci-dessous, sur la base de l'expérience de l'assuré et/ou du conducteur principal, au cours des 36 mois précédant la période d'assurance en cause.

(a) Plus de deux accidents responsables:

- trois accidents ..... 30 %;
- chaque accident supplémentaire ..... 10 %.

(b) Condamnation pour toute infraction en vertu de toute loi régissant la circulation routière et ayant trait aux délits suivants:

- défaut de signaler un accident ou de donner son nom et son numéro de permis à la police ou à toute autre personne ayant droit à ces renseignements;
- violation des règlements régissant la circulation dans le voisinage des écoles, des terrains de jeux, des autobus scolaires;

- tout autre délit analogue commis hors du Québec:

  . une condamnation ..... 15 %;

  . chaque condamnation supplémentaire ..... 10 %.

(c) Condamnation pour toute infraction en vertu de toute loi régissant la circulation routière et ayant trait aux délits suivants:

- excès de vitesse;
- toute violation des règlements applicables aux véhicules automobiles en déplacement, autre que celles décrites aux alinéas (b) et (d);
- tout autre délit analogue commis hors du Québec:

  . trois condamnations ..... 10 %;

  . chaque condamnation supplémentaire ..... 15 %.

(d) Condamnation en vertu du Code criminel du Canada pour l'une des infractions suivantes, ou condamnation en vertu de toute autre loi pour toute infraction analogue commise tant au Canada qu'à l'étranger:

- course sur la voie publique;
- négligence criminelle découlant de la conduite d'un véhicule automobile;
- homicide involontaire découlant de la conduite d'un véhicule automobile;
- délit de fuite;
- conduite avec facultés affaiblies;
- défaut de se soumettre à l'épreuve de l'alcootest;

- échec de l'épreuve de l'alcootest;
- conduite sous le coup d'une suspension du permis de conduire;
- conduite dangereuse:

  . chaque condamnation ..... 100 %.

3. LES RABAIS

Le système de classification parallèle basé sur les rabais, installé progressivement depuis 1983 par les assureurs, est maintenant utilisé par la majorité de ceux-ci, comme le révèle le tableau 1.

TABLEAU 1

PROPORTION DES MANUELS

UTILISANT LES DIFFÉRENTS TYPES DE RABAIS EN 1991

TYPE DE RABAIS	PROPORTION DES MANUELS
Age	90 %
Expérience de réclamations	35 %
Conductrice	36 %
Occupations spécifiques	65 %
Renouvellement	61 %
Couverture complète	41 %

Il faut préciser que ces différents types de rabais sont souvent l'amalgame de différents critères de classification et qu'ils ont été identifiés selon leur critère principal de façon à pouvoir faire l'objet d'une définition. Les principaux types de rabais sont définis de la façon suivante:

a) Rabais selon l'âge de l'assuré

Ces rabais s'adressent généralement aux assurés des classes 01, 02, 03 et 07, lesquelles regroupent plus de 80 % de l'ensemble des assurés. Ils consistent en une subdivision de ces classes en fonction de certains groupes d'âges et le rabais est accordé aux assurés en autant qu'ils satisfassent à ces critères d'âge. Plusieurs nouvelles classes de conducteurs sont ainsi créées et comme 90 % des manuels offrent ce type de rabais, cela a pour conséquence de faire littéralement éclater les classes de conducteurs telles que définies dans le Plan statistique du Québec. Le tableau 2 montre l'application de ces rabais en fonction de l'âge de l'assuré.

TABLEAU 2

PROPORTION DES RABAIS D'AGE

EN FONCTION DE L'AGE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL

CATÉGORIE D'AGE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL	PROPORTION DES RABAIS
16 à 22 ans	--
23 à 24 ans	5 %
25 à 29 ans	2 %
30 à 34 ans	5 %
35 à 39 ans	78 %
40 à 44 ans	86 %
45 à 49 ans	98 %
50 à 54 ans	98 %
55 à 59 ans	99 %
60 à 64 ans	100 %
65 et plus	98 %

On constate que les assureurs offrant ce type de rabais le font pour tous les assurés de 60 à 64 ans. Une proportion très faible de ces assureurs en offre aux assurés de moins de 35 ans; ils excluent même, pour les assurés de moins de 30 ans, les hommes célibataires.

Le rabais d'âge s'adresse principalement aux assurés qui satisfont aux dossiers de conduite 6, 5, 4 et 3 en plus du critère d'âge, comme en font foi les données du tableau 3.

TABLEAU 3

PROPORTION DES RABAIS D'AGE EN FONCTION DU DOSSIER DE CONDUITE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL

DOSSIER DE CONDUITE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL	PROPORTION DES RABAIS
6	94 %
5	99 %
4	25 %
3	92 %
2	84 %
1	84 %
0	84 %

Il faut noter que certains manuels n'utilisent pas les dossiers de conduite 6 et/ou 4. En 1991, le rabais moyen se situait autour de 10 %.

b) Rabais basés sur l'expérience de réclamations

35 % des manuels des assureurs offrent aussi un rabais aux assurés qui n'ont soumis aucune réclamation, responsable ou non, pendant une certaine période. Ces rabais s'appliquent généralement à toutes les classes d'assurés, sauf pour quelques assureurs à la classe 10 et souvent aussi à la classe 06.

Cependant, ce rabais n'est pas offert automatiquement à tous les assurés n'ayant fait aucune réclamation auprès de leur assureur. En effet, ils en subordonnent souvent l'accès aux assurés qui renouvellent l'assurance avec eux et principalement à ceux qui présentent les meilleurs dossiers de conduite, comme on le constate à la lecture des données du tableau 4.

TABLEAU 4

PROPORTION DES RABAIS BASÉS SUR L'EXPÉRIENCE DE RÉCLAMATION EN FONCTION DU DOSSIER DE CONDUITE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL

DOSSIER DE CONDUITE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL	PROPORTION DES RABAIS
6	94 %
5	76 %
4	38 %
3	74 %
2	9 %
1	3 %
0	--

Certains manuels n'utilisent pas les dossiers 6 et/ou 4. De plus, quelques assureurs exigent que l'assuré souscrive une couverture complète, ou encore ne l'accordent qu'aux assurés d'un certain âge ou à ceux exerçant une occupation spécifique. Ce rabais est généralement de 15 %.

c) Rabais lorsque l'assurance s'adresse à une femme

Les conductrices peuvent aussi profiter d'un rabais spécifique. D'ailleurs, en 1991, 36 % des manuels offraient un rabais de l'ordre de 10 % généralement à leurs assurées en autant qu'elles aient au moins 25 ans. L'accès à ce rabais est parfois limité par leur expérience de conduite, comme on le constate au tableau 5. Certains manuels n'utilisent pas les dossiers de conduite 6 et/ou 4.

TABLEAU 5

PROPORTION DES RABAIS POUR CONDUCTRICE

EN FONCTION DU DOSSIER DE CONDUITE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL

DOSSIER DE CONDUITE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL	PROPORTION DES RABAIS
6	89 %
5	100 %
4	37 %
3	83 %
2	71 %
1	71 %
0	71 %

d) **Rabais pour occupations spécifiques**

Certaines catégories d'emploi reçoivent la faveur des assureurs. En effet, 65 % des manuels présentaient en 1991, une réduction de la prime aux assurés qui avaient des occupations spécifiques. Ainsi, les assurés ayant une occupation de type professionnel ou libéral, tels les avocats, ingénieurs, médecins et autres, ou un emploi de type administratif ou dans les secteurs gouvernementaux, financiers, de l'éducation ou de la santé, sont admissibles à des réductions moyennes de 10 % et 15 % respectivement.

Ces rabais sont généralement offerts à toutes les classes d'assurés, sauf parfois aux classes 08, 10, 11, 12 et 18 et à la classe 06. De plus, l'expérience de conduite est quelquefois prise en considération lors de l'attribution de ce rabais comme la révèle le tableau 6. Certains manuels n'utilisent pas les dossiers de conduite 6 et/ou 4.

TABLEAU 6

PROPORTION DES RABAIS POUR OCCUPATION SPÉCIFIQUE EN FONCTION DU DOSSIER DE CONDUITE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL

DOSSIER DE CONDUITE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL	PROPORTION DES RABAIS
6	92 %
5	100 %
4	17 %
3	92 %
2	89 %
1	89 %
0	89 %

e) Rabais lors du renouvellement de la police

Le fait de renouveler sa police d'assurance automobile avec le même assureur permet parfois de jouir d'un rabais. Ainsi, 61 % des manuels offraient un tel rabais en 1991 et ce, à toutes les classes d'assurés sauf parfois à la classe 06. Le niveau moyen de ce rabais se situe autour de 5 %, et les assureurs ajoutent généralement comme condition d'éligibilité que l'assuré présente un bon dossier de conduite, comme le montre les données du tableau 7. Certains manuels n'utilisent pas les dossiers de conduite 6 et/ou 4.

TABLEAU 7

PROPORTION DES RABAIS AU RENOUVELLEMENT DE LA POLICE EN FONCTION DU DOSSIER DE CONDUITE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL

DOSSIER DE CONDUITE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL	PROPORTION DES RABAIS
6	93 %
5	95 %
4	20 %
3	92 %
2	18 %
1	18 %
0	17 %

f) **Rabais pour une couverture complète**

Les assureurs offrent aussi une diminution de primes à leurs assurés s'ils souscrivent une couverture complète, c'est-à-dire s'ils sont protégés selon les garanties de collision et d'accident sans collision ni versement, en plus de la couverture obligatoire de responsabilité civile. Ainsi, 41 % des manuels offraient un tel rabais en 1991. Pour la majorité des assureurs, ces rabais s'appliquent aux assurés de toutes les classes, sauf parfois à ceux de la classe 10, et sont habituellement de 5 %.

Tous ces rabais sont offerts en fonction de l'expérience de réclamation de l'assuré, comme on le constate au tableau 8. Certains manuels n'utilisent pas les dossiers de conduite 6 et/ou 4.

TABLEAU 8

PROPORTION DES RABAIS POUR UNE COUVERTURE COMPLÈTE EN FONCTION DU DOSSIER DE CONDUITE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL

DOSSIER DE CONDUITE DU CONDUCTEUR PRINCIPAL	PROPORTION DES MANUELS
6	95 %
5	100 %
4	3 %
3	3 %
2	--
1	--
0	--

g) **Autres rabais**

Cette dernière catégorie réunit tous les autres types de rabais offerts par les assureurs qui ne correspondent à aucun des six autres types précédemment identifiés. Ces rabais spécifiques peuvent être offerts par un ou plusieurs assureurs.

Ces rabais s'adressent:

- aux membres de certaines associations ou regroupements;
- aux employés de certaines compagnies;
- aux retraités;
- à certaines catégories d'étudiants;
- aux assurés qui ont deux véhicules ou plus;
- aux assurés qui ont un système de protection contre le vol de leur véhicule;
- aux assurés qui utilisent un système d'éclairage en permanence;

- aux assurés qui sont moniteurs ou instructeurs automobiles;
- aux assurés qui ont suivi un cours de conduite préventive;
- aux assurés qui s'abstiennent de boissons alcooliques;
- aux non-fumeurs.

Ces rabais varient généralement entre 5 % et 20 %.

A tous les rabais présentés jusqu'à maintenant, peuvent également s'ajouter des rabais que les courtiers peuvent accorder aux assurés en vertu d'ententes établies avec les assureurs à cet effet. Ces rabais ont un effet non négligeable sur le niveau des primes et peuvent atteindre 20 % et plus.